Libros de Ruta

TRES SEMANAS, OCHO SEGUNDOS

1989. UN TOUR DE FRANCIA PARA LA HISTORIA

NIGE TASSELL

Libros de Ruta

TRES SEMANAS, OCHO SEGUNDOS

1989. UN TOUR DE FRANCIA PARA LA HISTORIA

NIGE TASSELL

TRES SEMANAS, OCHO SEGUNDOS

1989. UN TOUR DE FRANCIA PARA LA HISTORIA

NIGE TASSELL

Libros de Ruta

© Nige Tassell, 2017.

Publicado originalmente en inglés en 2017 por Polaris Publishing Ltd.

La edición española ha sido publicada gracias al acuerdo con Eulama Lit. Ag.

© Libros de Ruta Ediciones, S.L., 2019.

Bilbao-Galdakao errepidea 10-3

48004 Bilbao

info@librosderuta.com

www.librosderuta.com

Primera edición: julio 2019

Traductor: David Batres Márquez

Edición: Eneko Garate Iturralde

Portada y maquetación: Amagoia Rekero García

Foto portada: AFP/Getty Images

Foto contraportada: Jean-Yves Ruszniewski/TempSport/ Corbis/VCG vía Getty Images

Fotos interior portada: Jean-Yves Ruszniewski/Corbis/VCG vía Getty Images

ISBN: 978-84-120188-1-3

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley.

Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 45).

En memoria de Pat Williamson

Índice

PRELUDIO

PRIMER ACTO. LA PRIMERA SEMANA

CAPÍTULO 1. LOS CONTENDIENTES

CAPÍTULO 2. LA RESURRECCIÓN DE LÁZARO

CAPÍTULO 3. UNA CUESTIÓN DE PUNTUALIDAD

CAPÍTULO 4. PROBLEMA DOBLE

CAPÍTULO 5. EL HOMBRE DE MONTERREY

CAPÍTULO 6. EL EXPRESO AMERICANO

CAPÍTULO 7. LA GRAN EVASIÓN

SEGUNDO ACTO. LA SEGUNDA SEMANA

CAPÍTULO 8. LOS HOMBRES DE LA MONTAÑA

CAPÍTULO 9. EL PELIGRO AMARILLO

CAPÍTULO 10. LA DEFENSA DEL REINO

CAPÍTULO 11. SERVICIO NACIONAL

TERCER ACTO. LA SEMANA FINAL

CAPÍTULO 12. EL AMERICANO DE AMARILLO

CAPÍTULO 13. PONIENDO A MIL LAS CALDERAS DEL INFIERNO

CAPÍTULO 14. EL MARGEN SE ACRECIENTA

CAPÍTULO 15. PROHIBIDO RENDIRSE

CUARTO ACTO. OCHO SEGUNDOS

CAPÍTULO 16. GANANCIAS CAPITALES

CAPÍTULO 17. media hora PARA LA INMORTALIDAD

CAPÍTULO 18. LAS CONSECUENCIAS

BIBLIOGRAFÍA

ANEXO FOTOGRÁFICO

AGRADECIMIENTOS

Es mejor otorgarle al enemigo mayor

poder del que aparenta

Enrique V, Acto II, Escena IV

PRELUDIO

Antes siquiera de que pudieran verlo sintieron el ruido que hacía el helicóptero.

Un ruido cada vez mayor, cada vez más cercano a cada segundo. El batir de sus palas desbrozaba la paz de la apenas recién nacida mañana, mientras cruzaba el bello cielo azul californiano por encima de un mar de colinas. Ningún sonido podría resultar más dulce para los que estaban en tierra. El sonido de la esperanza.

Su misión era, generalmente, la de patrullar sobre la autopista, vigilando la hora punta de las carreteras que entraban en Sacramento, y aquella había sido una mañana tranquila para la tripulación. Lunes de Pascua. Un día en el que los trabajadores dejaban sus coches en el garaje para relajarse y descansar.

Todo estuvo tranquilo hasta poco antes.

En lugar de atender a algún pequeño accidente de tráfico, la tripulación cambió su rumbo en dirección a una misión mucho más urgente, de la que acababan de tener conocimiento apenas un momento antes a través de la emisora de emergencias. En las primeras estribaciones de la vertiente occidental de las montañas de Sierra Nevada, una madrugadora partida de caza de tres hombres había sufrido un fatal accidente. Uno de los cazadores, vestido de camuflaje y agachado en busca de la protección de un arbusto, se había erguido cuidadosamente para comprobar las posiciones de sus compañeros. Un segundo cazador interpretó por error su movimiento como el que provocaría un pavo salvaje. Al apretar el gatillo desde una distancia de casi treinta metros, acertó en la espalda y costado de la víctima, dejando alojados en su organismo casi sesenta perdigones. La víctima era su cuñado.

Las luces parpadeantes de varios vehículos de emergencia en tierra guiaron al piloto del helicóptero hacia el lugar correcto. Al tomar

tierra, vieron que la víctima se encontraba sobre una camilla, con la camisa desgarrada y un gotero intravenoso inyectado al brazo. Estaba consciente, pero debido a un fallo pulmonar, cada vez le costaba más respirar y hablar. Perdía mucha sangre y necesitaba llegar al quirófano lo antes posible, pero si lo conducían en ambulancia al hospital más cercano, sus posibilidades de sobrevivir quedarían muy limitadas por lo incómodo del terreno. Siendo evacuado por aire no solo se aceleraría el rescate, sino que además podría ser conducido a una unidad médica diferente, la cual, pese a estar más alejada, era mucho más adecuada para el tratamiento de sus heridas. Estaba especializada en heridas por arma de fuego y traumatismos, y se vanagloriaba de contar con un equipo permanente de guardia con el que impedir que las enormes cifras de asesinatos en Sacramento aumentaran.

Una vez que el herido de gravedad fue acomodado a bordo, en cuestión de once minutos el helicóptero se posaba en el helipuerto situado en el techo del Centro Médico Universitario Davis de California. Para entonces, el hospital ya había telefoneado a la esposa de la víctima. Se encontraba en casa preparando tortitas para que el hijo de la pareja, de dos años y medio, desayunara. «¿Está muerto?», preguntó. «No, por ahora sigue con vida». Embarazada de ocho meses, se puso en camino sin dilación, con el niño, poco mayor que un bebé, en la parte trasera. La mujer condujo los más de 30 kilómetros que la separaban de Sacramento por unas carreteras, afortunadamente, vacías.

El diagnóstico de los cirujanos confirmó la gravedad de la situación, y el vital papel que jugó la intervención salvadora de la tripulación de la patrulla de carreteras. Si hubieran pasado veinte minutos más la víctima se habría desangrado. Había perdido ya dos litros de sangre, cerca de la mitad de la sangre que contiene el cuerpo humano.

La cirugía duró varias horas, en las que el equipo revirtió el colapso pulmonar, además de sanear de perdigones el hígado, los riñones y los intestinos. Pero sacar todos los perdigones era demasiado peligroso. Aquellos que estaban en las capas exteriores del corazón no podían ser saneados sin una cirugía a corazón abierto, por lo que tuvieron que quedarse donde estaban.

La víctima permanecería anestesiada durante las siguientes diez horas, pero le permitieron a su esposa acompañarlo en la sala de reanimación. Lo que vio la dejó impactada. Su marido estaba suspendido sobre la cama mientras le cambiaban las sábanas; por los sesenta agujeros que habían provocado los perdigones seguía goteando sangre, manchando de puntos rojos las blancas sábanas. Más tarde admitiría que «parecía un colador».

Pero no pudo quedarse mucho tiempo a su lado. El estrés causado por el incidente le provocó un amago de parto prematuro; las dolorosas contracciones se sucedían cada dos minutos. Fue conducida a una maternidad situada a unos pocos kilómetros, en la misma ciudad.

Al final, el bebé (segundo de la pareja) no llegaría hasta tres semanas después. Para entonces, la víctima del perdigonazo había sido dada de alta y se encontraba en su casa, aunque apenas podía moverse y bajo grandes dolores; de la cama a la silla y viceversa, muy despacio. Pese a que lo lento del proceso de recuperación enfurecía a este paciente (que podía ser cualquier cosa menos paciente), su determinación aceleró el proceso de curación. Apenas seis semanas después de aquel Lunes de Pascua, seis semanas después de que su cuerpo se viera diezmado por aquella andanada de perdigones, se subió con mucho cuidado a una bicicleta y recorrió cinco kilómetros muy despacio.

En ese momento, seguía siendo el vigente campeón del Tour de Francia.

PRIMER ACTO

LA PRIMERA SEMANA

CAPÍTULO 1

LOS CONTENDIENTES

«La prensa decidió que volvía a ser un producto vendible. En un par de periódicos cambiaron la foto del favorito a la victoria».

Laurent Fignon

Dos años, dos meses y once días después de que la camilla sobre la que estaba Greg LeMond abriera de golpe las puertas de esa sala de emergencias en Sacramento, el americano volvía a la mayor carrera ciclista del mundo. Fue el 1 de julio de 1989, en el prólogo contrarreloj del Tour de Francia, el primer duelo de esa edición de la carrera. También era la primera vez que LeMond volvía al Tour después de su victoria tres años atrás. En esa ocasión lucía radiante bajo el brillo dorado del celebrado maillot amarillo, el primer norteamericano que ganaba un Tour. Sin embargo, en 1989 vestía los colores verde lima e índigo del equipo belga ADR, un equipo que había sido invitado al Tour solo porque el propio LeMond había encontrado un patrocinador adicional a últimísima hora que pudo cubrir la cuota que se exigía a los equipos para participar.

En Luxemburgo, ciudad por la que transcurriría ese prólogo que daba comienzo al Tour, la presencia de LeMond era, de alguna forma, especial. Después de estar cerca de la muerte tras aquel accidente de caza, una apendicitis y una tendinitis le obligaron a perderse los dos Tours siguientes, respectivamente. En ese momento, LeMond no era sino una sombra del ciclista formidable

que una vez fue, un hombre que trataba de reconstruir su carrera, aprendiendo de nuevo su oficio mientras luchaba contra sus demonios, tanto físicos como psicológicos.

De haber estado enrolado en un equipo de mayor presupuesto y calidad que el ADR, puede que alguien más se hubiera tomado en serio su participación. Pero la morralla que completaba la alineación de su equipo, unida a su propio bajo rendimiento durante los dieciocho meses anteriores, hacía pensar a la mayoría que LeMond tomaba la salida como uno más del montón. Una espada roma. El hombre que fue.

Si los ojos de todo Luxemburgo se posaban sobre él era por mórbida curiosidad, más que por considerarlo un hombre con posibilidades de alcanzar el éxito, ni esa tarde ni durante las siguientes tres semanas. Aunque tampoco se lo consideraba un monstruo de feria, las conversaciones de las que era protagonista se centraban en si sería capaz de competir, más que en la posibilidad de que pudiera coronarse campeón de nuevo. Admiraban su bravura. Después de todo, era un hombre que seguía albergando en el interior de su cuerpo, en varios músculos y órganos, más de treinta perdigones, incluidos los dos que seguían en la capa externa de su corazón. Cuando llegó a Luxemburgo consideraba que esos perdigones eran «parte de mi cuerpo ahora, forman parte de quién soy».

Ni en labios de los aficionados, ni en boca de los comentaristas o corredores de apuestas, ni en los planes tácticos de los diferentes directores deportivos del resto de equipos había rastro de su nombre entre las listas de favoritos a la victoria cuando el pelotón llegara a París tres semanas después. Más bien, a ojos de los entendidos y de los apostantes menos arriesgados, el claro favorito era el vigente campeón, Pedro Delgado. Un escalador que emocionaba, cuyo estilo era más explosivo cuanta más pendiente encontraba en la carretera. Su victoria un año antes había sido más que plácida, gracias al margen de siete minutos que obtuvo sobre el segundo, a lo que ayudó la ausencia tanto de LeMond como del vencedor de 1987, el irlandés Stephen Roche.

Sin embargo, el nombre de Delgado aparecía borroso en los libros de historia del Tour.

Después de la decimoséptima etapa del Tour de 1988, el canal de televisión francés Antenne2 informaba de que Delgado había dado positivo en un control antidopaje. A la mañana siguiente se conocería el nombre de la sustancia por la que había dado positivo: probenecid, un medicamento que se usaba para ayudar a los riñones... o para enmascarar el uso de esteroides anabolizantes. Pero, aunque esta sustancia aparecía en la lista de sustancias prohibidas por el Comité Olímpico Internacional, el órgano directivo del ciclismo, la Unión Ciclista Internacional, no la había declarado aún ilegal. Y el Tour optó por seguir lo que dictaba la UCI. Delgado no tenía acusación ante la que responder, en cuanto a lo que a legalidad se refería.

«Tomé probenecid justo después de la etapa de Alpe d›Huez», explicaría Delgado al periódico deportivo español As. «La usamos para ayudar a los riñones a filtrar impurezas. Si tuviera algo que esconder, tendría que haberlo usado todos los días, pero solo apareció en uno de ellos [controles]».

Por mucho que argumentara, las sospechas no se detuvieron, y se vertieron todo tipo de opiniones. Una gran interrogación flotaba sobre la legitimidad de la victoria de Delgado. El ciclista irlandés Paul Kimmage –quien también ejercía como corresponsal para el periódico dublinés Sunday Tribune– comparó a Delgado con «ese político al que pillan saliendo del burdel y se excusa diciendo que solo estaba allí pidiendo votos». Pero el español también encontró apoyos. El asunto derivó en una pequeña crisis internacional cuando sus seguidores más leales se manifestaron frente a la embajada francesa en Madrid como protesta por el trato que estaba recibiendo su héroe por parte de los comisarios de la carrera.

En cualquier caso, la controversia persiguió a Delgado hasta llegar al Tour de 1989, debido a los rumores de que su victoria en la Vuelta a España, a mediados de mayo, fue posible gracias a algunas irregularidades. Después de que el colombiano Fabio Parra quedara fuera de la contienda –ambos estaban separados por apenas dos segundos al llegar a las últimas jornadas– un equipo de la televisión colombiana aseguró ver cómo Delgado le entregaba un sobre al joven ciclista ruso Ivan Ivanov. La caza que llevó a cabo Ivanov sobre Parra en una etapa en particular le había asegurado a Delgado

la corona de laurel. El equipo de televisión, armado con pruebas muy poco consistentes, aseguró que el sobre estaba lleno de dinero. Delgado respondería diciendo que durante el transcurso de la carrera se había hecho amigo del ruso, y que lo único que había en el sobre era su dirección en la ciudad cercana de Segovia.

Por muchas ansias que tuviera de desplegar un nuevo alarde de dominio que silenciara –incluso cerrase las bocas– a sus detractores, sobre los hombros de Delgado recaía toda la presión y la expectación del Tour cuando la caravana se encontró en Luxemburgo. Una cosa era ser alguien a tener en cuenta, y otra muy diferente era ser el máximo favorito. «La diferencia era enorme», admite casi treinta años después. Dicho esto, lo cierto es que Delgado –que tomaría la salida en su sexto Tour después de haber terminado en el podio en las dos últimas ediciones– sentía también una gran confianza y seguridad en su estado de forma. «Llegaba en mi mejor momento de forma», sonríe. «Había ganado la Vuelta a España. Había terminado cuarto, a puntito de ganar, en la Lieja-Bastoña-Lieja. Había estado dos meses realizando una concentración en altura y llegué al Tour muy mentalizado. Me sentía muy bien, realmente bien. Hasta el primer día...».

Acabaría siendo un primer día para olvidar, un día a borrar de la historia de la carrera. Pero por ahora, antes del prólogo, en las filas del equipo Reynolds de Delgado reinaba un optimismo controlado. Desde luego, había sido el ciclista del pelotón en mejor estado de forma desde hacía más tiempo. Instalado –por no decir que vivía– en el trono del más claro favoritismo, los otros dos ciclistas más atractivos estaban, ambos, intentando encontrar el camino de regreso. Ambos eran antiguos vencedores del Tour, deseosos porque sus ruedas los llevaran, otra vez, rumbo a la gloria.

Al igual que Greg LeMond, Stephen Roche no tuvo la opor-tunidad de defender su victoria en el Tour, al no poder tomar la salida en 1988 por culpa de un insidioso problema de rodilla que le llevaba persiguiendo dos años, y que reaparecería mientras duró su carrera profesional. Pero la primera mitad de 1989 había arrojado señales de que Roche podría disfrutar de nuevo de esa forma que lo había propulsado directo al estrellato del ciclismo. Había vencido en la Vuelta al País Vasco, quedando segundo en la París-Niza (esa

carrera que recibe el evocador nombre de «La carrera hacia el sol») y, menos de tres semanas antes del Tour había quedado entre los diez primeros del Giro de Italia. Aunque estas posiciones no sugirieran que Roche estaba en el mismo gran momento de forma que disfrutó en 1987, cuando consiguió la Triple Corona del ciclismo venciendo en el Giro, en el Tour y en los mundiales, por lo menos se veía el cielo abierto ante la posibilidad de lograr una buena posición en la meta de París.

«Después de todo por lo que había pasado, quedar entre los cinco primeros, o incluso en el podio, habría sido algo por lo que mostrarse realmente agradecido. Siempre dicen que si estás un mes fuera necesitarás dos para regresar, así que, tras estar un año entero, necesitaría dos para volver. Y eso es muy duro de sobrellevar». También estaba la incógnita de hasta donde llegaba la calidad de su equipo, el Fagor. Después de perder hombres clave al terminar la temporada anterior –de fuerza infinita como el escalador Robert Millar y el supergregario Sean Yates– la escuadra se encontraba en un momento de caos producto de una lucha de poder entre los jefes del equipo. Pese a esa guerra civil, el Fagor acabaría el Giro de Italia al frente de la clasificación por equipos, menos de un mes antes.

Si Roche sentía un atisbo de coraje gracias al estado de forma demostrado en Italia, Laurent Fignon aterrizó en Luxemburgo cabalgando una ola de confianza infinita. Y esta confianza hacía que, en Fignon, siendo Fignon, no se supiese muy bien donde terminaba la creencia en sí mismo y dónde empezaba esa arrogancia suya tan natural. Doble vencedor del Tour siendo apenas un joven profesional, había logrado su primera victoria en su primera participación en el Tour, con apenas 22 años, en 1983. Repetiría ese logro un año después. Desde entonces, debido a las continuas lesiones, su travesía por el desierto había durado varios anni miserabilis. Sin embargo, 1989 estaba siendo una suerte de año de su renacimiento, Fignon secundó su éxito en la clásica Milán-San Remo, celebrada en marzo, con una victoria todavía más impresionante en tierras italianas. El parisino había vuelto del Giro con la maglia rosa de vencedor en su equipaje. Estos éxitos habían reavivado el fuego interno de un atleta al que se había dado por perdido como si fuera un juguete roto. «Incluso aunque me habían

dado por muerto cientos de veces, seguía estando fuerte», escribió más tarde.

La ilusión por una victoria francesa en el Tour de 1989 comenzaba a asomar irresistible, por mucho que el tempestuoso y temperamental Fignon se hubiera labrado una relación de amor y odio tanto con la prensa como con el público de su país. «Antes y después del prólogo, los fotógrafos se volvían locos a mi alrededor. Todavía estaba presente el brillo de la gloria que me había dado la maglia rosa en el Giro, así que la prensa decidió que volvía a ser un producto vendible. Como todos sabemos, en un par de periódicos cambiaron la foto del favorito a la victoria». Desde luego, monsieur Fignon no iba corto de confianza.

Y esa misma confianza que destilaba su líder regaba las filas de su ambicioso equipo, el Super U. Era un equipo que exudaba talento francés a prueba de balas: el veterano con ocho Tours a sus espaldas Pascal Simon; Thierry Marie, que había vestido el maillot amarillo; y Vincent Barteau, que había liderado el Tour durante 12 días en 1984, la edición del último triunfo de Fignon.

Entre las filas del Super U también se podía encontrar a un neoprofesional danés que, a pesar de «comerse el viento» como gregario de Fignon durante el Giro, también se las había apañado para conseguir una victoria de etapa. Siete años más tarde vencería el Tour de Francia. Su nombre era Bjarne Riis.

Y conduciendo este superequipo –o al menos llevando las riendas en la medida en que un líder de tanto carácter como Fignon permitiría– estaba el astuto Cyrille Guimard, el auténtico escultor de estrellas del ciclismo. Como ciclista, Guimard había conseguido siete victorias de etapa en el Tour durante la década de los 70. Como director deportivo logró la general del Tour gracias a varios de sus condecorados subalternos: Fignon, Bernard Hinault y Lucien Van Impe. Siete victorias en el Tour en sus primeros nueve años como director de equipo, una estadística que cualquier otro director envidiaría.

Pero las esperanzas francesas no solo estaban puestas en Fignon. A la vez que este se enfundaba la maglia rosa en el Giro, su compatriota Charly Mottet se alzaba con el Critérium del Dauphiné

Libéré, que transcurría por esos Alpes de donde era natural. Esta carrera de ocho etapas suele considerarse una piedra de toque antes del Tour. Fue la segunda de las tres Dauphinés que Mottet conseguiría, haciendo que este modesto ciclista se alzase al número uno del ranking mundial gracias a otras victorias de principio de temporada entre las que se incluían los prestigiosos Cuatro Días de Dunkerque.

La modestia de Mottet quedaba en la más oscura de las som-bras ante la ebullición de Fignon, con lo que disfrutaba de la posi-bilidad de pasar prácticamente desapercibido a pesar de ser uno de los mejores ciclistas del ranking. Después de terminar cuarto en el Tour de 1987, por detrás de Roche, Delgado y Jean François Bernard, había abandonado las filas del Super U –o Système U, como se lo conocía por entonces– al terminar la temporada de 1988, ascendiendo al papel de jefe de filas del RMO, equipo dirigido por el antiguo ciclista Bernard Vallet.

Vallet, retirado hacía muy poco, había sido Rey de la Montaña en el Tour y tenía una vieja historia con Mottet. Una buena historia. Habían sido la pareja vencedora de los Seis Días de Grenoble dos años antes. Ahora, como director deportivo y líder de equipo respectivamente, formaban un buen tándem, sobre todo para cuando la carrera alcanzara los dominios alpinos de Mottet. «Bernard sabía muy bien cómo había que correr las grandes vueltas», confirma. Pero, aunque los miembros de esta pareja podían tenerse uno al otro en la mayor estima, no todo el mundo confiaba en Mottet como promesa. «Ya teníamos la sensación de que no era un ciclista para carreras de tres semanas», cuenta el periodista François Thomazeau, quien por entonces cubría la carrera para la agencia de noticias Reuters. Si Mottet podía cumplir las exigencias que conlleva ser un líder de equipo resultaba discutible. Él mismo parecía tener dudas. «Era el líder en un nuevo equipo, por lo que me encontré bajo una gran presión a la hora de conseguir los objetivos de mis patrocinadores. La otra gran esperanza francesa –Jean François Bernard, del Toshiba– no estaba presente en el Tour de 1989; se recuperaba en casa de una operación de rodilla.

Mottet le había arrebatado el número uno del ranking mundial a

Sean Kelly, posición que el irlandés había ostentado durante los últimos cinco años. Con solo un vistazo a los éxitos de Kelly y su palmarés, queda despejada cualquier duda de por qué este hombre de Carrick-on-Suir había disfrutado de media década de dominio sin oposición. Cuando Kelly se encaminó con su bicicleta a la rampa de salida del prólogo de Luxemburgo en 1989, había logrado la asombrosa marca de 151 victorias desde que se convirtiera en profesional, doce años atrás. La historia de cómo se convirtió en profesional es toda una maravilla. Se encontraba al volante de un tractor atravesando un camino rural en el Condado de Waterford, en mitad del crudo invierno, remolcando un tanque para esparcir estiércol, cuando de repente un taxi bloqueó la carretera. De él bajó el legendario director Jean de Gribaldy, todo elegante con su traje de rayas diplomáticas y su pelo engominado, y sujetando en una mano el contrato con el que fichar a Kelly para su equipo, el Flandria. «¿Es usted Sean Kelly?».

Las victorias de Kelly como profesional no fueron moco de pavo. Entre ellas había 16 victorias de etapa en la Vuelta a España (también conseguiría la general en 1988) y siete triunfos consecutivos en la París-Niza. Eso solo en cuanto a vueltas por etapas. Tampoco era manco en las clásicas, con dos victorias en la Lieja-Bastoña-Lieja, la Milán-San Remo y la París-Roubaix. Además de cinco victorias de etapa en el Tour, y el maillot verde de los puntos en el Tour tres veces.

En pocas palabras, Kelly era un ganador. Pero el maillot amarillo siempre se le mostró esquivo, a excepción de un día de 1983, donde una pírrica ventaja de apenas un segundo en la general le permitió vestirlo. Sería su única ocasión. En 1989, a la edad de 33 años, seguía demostrando ganas mientras se adentraba en el ocaso de una carrera formidable. En esos últimos años fue cuando más parecía estar divirtiéndose, pues ahora asomaba a su cara una sonrisa en cada entrevista que respondía. Recientemente fichado por el poderoso equipo holandés PDM tras varios años en el español Kas, Kelly tenía como objetivo lograr el maillot verde por cuarta vez, lo que sería un récord.

El PDM contaba con otros ciclistas capaces de luchar por la general. Era un equipo especialmente dotado para la montaña, con un dúo

de holandeses inseparable sobre la carretera. Steven Rooks había logrado el maillot a topos de mejor escalador el año anterior, cuando su asalto al Alpe d'Huez le valió la segunda plaza de la general. Pero la lectura de los primeros meses de la temporada de 1989 arrojaba pocas luces. El PDM había eludido tanto la Vuelta como el Giro, limitando su participación en grandes vueltas exclusivamente a las tres semanas francesas. Las actuaciones de Rooks en las clásicas de primavera habían sido sólidas, pero carentes de espectacularidad, variando entre la segunda posición de la Flecha Valona a la decimocuarta de la Milán-San Remo.

En la Vuelta a Suiza, única carrera por etapas que disputó antes del Tour, y en la que se suponía que debía encontrar su golpe de pedal para pasar la montaña, terminó en una decepcionante vigésima posición. Con gente como Delgado, Roche y Fignon habiendo disputado ya al menos una gran vuelta cuando todos se congregaron en Luxemburgo, la esperanza del PDM era que Rooks y su compatriota Gert-Jan Theunisse estarían más frescos y notarían menor fatiga cuando la carrera llegara a los Alpes.

Si Rooks había mostrado bien poco en las clásicas de pri-mavera, su compañero y compatriota Gert-Jan Theunisse aún había demostrado menos. Sus mejores actuaciones fueron un deci-moprimer puesto en la Milán-San Remo, y un decimoquinto en la Lieja-Bastoña-Lieja. Además, llegó al Tour con varias costillas rotas, regalo que se había llevado a casa tras la Vuelta a Suiza. Y, al igual que sucedía con Delgado, un halo de sospecha recubría a este enigmático holandés de pelo largo antes de que el Tour comenzara. En 1988, estando cuarto de la general, había dado positivo por testosterona. El castigo por entonces no consistía en la descalificación inmediata. Theunisse recibiría diez minutos de penalización, quedando por ello fuera de los diez primeros de la general. Aun así conseguiría un doblete holandés en la clasificación de la montaña junto a su colega Rooks.

Pese a que las casas de apuestas pagaban su victoria en el Tour de 1989 20 a 1, Erik Breukink era otro holandés al que merecía la pena tener controlado. Poseía todas las cualidades para aspirar a la victoria final. Era un gran contrarrelojista que se defendía en las montañas, además de contar con el apoyo de uno de los equipos

más potentes, el salvajemente competitivo Panasonic. Este equipo estaba tutelado por el gran estratega Peter Post, uno de los directores deportivos más exitosos de la época. Su estilo garantizaba resultados, pero era del todo inflexible. Robert Millar, que había corrido para él, se quejaba de que «llevaba el equipo como si fuera un ejército».

Pero Breukink encontraba de su agrado esos métodos de Post. Pese a que el de 1989 apenas era su tercer Tour, ya había mostrado un buen pedigrí a la hora de disputar carreras por etapas. En su primer Tour de Francia, dos años atrás, demostró ser el más astuto de los cuatro miembros de una escapada (junto a él estaban Jean-François Bernard y el colombiano Luis Herrera), dejándolos atrás a un kilómetro de meta y planeando rumbo a la victoria en la plaza del mercado de Pau. Un año después, Breukink quedaría segundo de la general en el Giro, cuyo momento más espectacular fue su victoria en la famosa etapa que atravesaría el Passo di Gavia bajo una nevisca. Y hasta aquel momento había mostrado un sólido estado de forma a lo largo de 1989, con una cuarta posición en el Giro, incluyendo siete etapas entre los diez primeros de la general. Gracias a esa consistencia en los más variados terrenos, el rubio Breukink bien podría ser el tapado de la carrera.

Todo un continente estaba esperando a que el hombre que había batido a Breukink en Italia un año atrás demostrara su autoridad en el Tour. Con LeMond considerado una mera curiosidad, se esperaba que Andy Hampsten diera un paso al frente para tomar su testigo. En Norteamérica pensaban que era su momento. La mejor actuación de Hampsten había sido la silenciosa cuarta posición que había logrado en su debut en el Tour de 1986, cuando sus dos compañeros en La Vie Claire –LeMond y Bernard Hinault– lucharon a brazo partido y sin cuartel por la victoria en la general.

Un año después, Hampsten estaba cómodamente instalado en el liderato de las filas del equipo norteamericano 7-Eleven. Pero debido a su relativa inexperiencia, el equipo no fue capaz de llevarlo más allá de la decimosexta plaza en la general. Mientras que en 1988 explotó con aquella victoria en el Giro, no fue capaz de repetir en Francia, terminando el decimoquinto y apenas entrando entre los diez primeros en una única etapa. Las dudas acerca de su

capacidad para ser un contendiente en el Tour eran claramente audibles. Viviendo en Colorado, las montañas eran su hábitat natural. Las contrarrelojes llanas –en las que todos aquellos con ambición para vestir el maillot amarillo en París estaban obligados a mostrar cierta valía– eran el talón de Aquiles de Hampsten.

El canadiense Steve Bauer era otro de los alumnos de La Vie Claire; pero a diferencia de Hampsten, sabía lo que era vestir el maillot amarillo. En 1988, enrolado en el poco vistoso Weinmann-La Suisse, se alzó con la etapa inaugural en un día en el que demostró su gran inteligencia táctica como ciclista. Esa misma tarde se disputaría una contrarreloj durante el sector vespertino. Esto le hizo intuir a Bauer que el pelotón tendría pocas ganas de cazar ninguna escapada por la mañana. Pero él sí que tenía ganas. «Desde el mismo momento en que se agitó el banderín me aseguré de tener a todo el mundo bajo control». Como recompensa, una victoria de etapa y cinco días vestido de amarillo.

Puede que su cuarta posición en la general se viera facilitada por la ausencia de Roche y la penalización de Theunisse, pero Bauer seguía siendo un ciclista combativo, y más que capaz de colarse en el podio de París. Una tercera posición en la Amstel Gold Race de abril, sumada a una cuarta posición general en la Vuelta a Suiza, sugerían que sus piernas estaban en forma.

El ciclista que había desbancado a Bauer del podio de París en 1988 fue el colombiano Fabio Parra, a quien se consideraba más que capaz de repetir doce meses después, habida cuenta de que la cantidad de etapas de montaña se había incrementado en la edición de 1989. La victoria en solitario de Parra en Morzine fue decisiva para esa tercera posición, pese a que pudo terminar aún más arriba de la general si uno de sus ataques en Alpe d'Huez no se hubiera visto interrumpido por las motos que transportaban a las cámaras, que causaron un tapón en la estrecha carretera de la montaña. Con siete etapas montañosas en 1989 –dos en los Pirineos y cinco en los Alpes– podría ser que Parra llevara a Colombia un segundo triunfo en una gran vuelta, secundando a la Vuelta a España que Luis Herrera había conseguido dos años atrás. El mismo Parra estuvo muy cerca de lograrlo en España en aquel 1989, perdiendo ante Delgado en la Vuelta por apenas 33 segundos después de tres

semanas de carrera.

Herrera también llegaba en gran estado de forma. Un mes antes del Tour, el pequeño colombiano conseguía el logro que se convertiría en su legado al retirarse. Al conseguir la maglia verde en el Giro se convertía en el segundo ciclista de la historia que lograba vencer la montaña de las tres grandes vueltas, tras vencer los de los Tours de 1985 y 1987, y el de la Vuelta, también de 1987. Solo el legendario escalador español Federico Martín Bahamontes lo había conseguido, a finales de la década de 1950. Habiendo cumplido su principal objetivo de la temporada, el modesto Herrera contaba con libertad para poner la carrera patas arriba en el Tour, en lo que, con un poco de suerte, sería un festín de siete días de espec-táculo en la montaña. Le habían quitado los grilletes.

El escocés Robert Millar era otro escalador que sentía repicar las campanas de la libertad. Después de que los problemas de Stephen Roche con las lesiones lo hubieran llevado a liderar el disfuncional Fagor del Tour de 1988, el de Glasgow había aban-donado el barco al final de la temporada y había tomado otro camino. Volvía a las filas de su primer equipo continental, el Peugeot, que ahora estaba copatrocinado por la compañía francesa de moda Z. No solo se había liberado de la presión que ponía sobre sus hombros ser el líder del equipo (el capitano del Z para el Tour sería el francés Éric Boyer, que había terminado quinto un año atrás), sino que su preparación durante el 89 había sido más de su agrado. Toda una sucesión de directores deportivos había insistido en que corriera la Vuelta o el Giro antes de dirigirse a Francia. Pero esta vez lo liberaron de esa penuria. Millar pudo enfocar cada centímetro de preparación de esa temporada a esas siete etapas montañosas, con el objetivo de lograr su segundo maillot a topos de rey de la montaña, tras el de 1984.

Rumbo a la salida de Luxemburgo, Millar llegaba con sus piernas completamente frescas. «A pesar de todas las señales» le explicaba al escritor William Fotheringham, «los directores con los que había trabajado no parecían comprender que solo fuera capaz de tomar la salida en una [gran] vuelta cada año. Puede que fuera porque cada año los presupuestos eran mayores y cada vez esperaban más y más a cambio. Eso parecía. Intentaba esconderme y tomarme la Vuelta o

el Giro con calma, pero la competición corre por mis venas, así que al final me veía metido en las carreras». Aunque fuera por una vez, en 1989 Millar se vio como siempre quiso encarar el Tour. Con su segunda posición al terminar la semana de la Dauphiné Libéré un mes atrás, finalizando a apenas 18 segundos de Charly Mottet, les mandaba un claro mensaje de advertencia a sus rivales por el maillot a topos de rey de la montaña.

Pese a que había muchos contendientes llegado julio, también había muy pocas certezas. Los más neutrales esperaban tres semanas llenas de vuelcos y sorpresas, de controversia y locura, de triunfos y fracasos. Y no quedarían defraudados. Iba a ser un mes para recordar.

Hubo un hombre en particular cuyas decisiones hicieron que el Tour de 1989 fuera una maravilla, aunque ni tan siquiera estaría presente cuando la carrera llegó a Luxemburgo. Jean-François Naquet-Radiguet había sido despedido de su puesto como direc-tor del Tour hacía más de un año, tras apenas doce meses en el puesto. Pero una idea suya en particular –brillante– fue la que aseguraría que aquel Tour de 1989 estuviera vivo no solo hasta el final, sino hasta el mismísimo último momento que pudiera imaginarse.

Naquet-Radiguet no era, en absoluto, un hombre de ciclismo. Pero sí era un buen vendedor. No uno de esos charlatanes que lo mismo te venden un deportivo de segunda mano que un seguro, sino un hombre capaz de vender ideas. Pensaba a lo grande. Con un máster MBA de Harvard bajo el brazo, junto a su experiencia en la planta noble de varias corporaciones alimentarias (la más importante la de los productores de coñac Martell), la elección de Maquet-Radiguet para ocupar el puesto resultó sorprendente cuando fue anunciada en mayo de 1987. «Nadie quería dirigir el Tour», le diría más tarde al periodista Daniel Friebe. «Había que ser un pobre idiota como yo para aceptar».

Tenía que cubrir un gran vacío, además de suplir a un gran dúo. Jacques Goddet, fundador del periódico deportivo francés L'Equipe, llevaba al frente del Tour desde 1936. En 1965 Goddet comenzó a compartir su poder con el periodista Felix Lévitan. Ambos formaron

una dupla formidable, dividiendo su trabajo entre el negocio (especialidad de Lévitan) y los asuntos deportivos (dominio de Goddet). En 1987 Lévitan abandonó el Tour ace-chado por sus propios nubarrones, después de que lo acusaran de contabilidad creativa. Goddet se retiró a su vez, aunque le otorgaron el nebuloso rol de director de carrera honorario. El mayor beneficio que pareció sacar de este puesto fue la libertad para criticar los métodos de todos aquellos que lo sucedieron.

Mediada la cuarentena, Naquet-Radiguet tenía prácticamente la mitad de años que el octogenario Goddet, pero no dejó escapar la posibilidad de revolucionar la estructura que sustentaba al Tour. «Llegué a un mundo completamente arcaico», contó a Friebe, «un mundo que ejemplarizaba la más absoluta dictadura». En su primer contacto con el Tour –la edición de 1987 que ganaría Stephen Roche– se suponía que actuaría como observador; sería un curso intensivo con el que empaparse de la cultura de esa carrera de la que tan poco sabía. Pero en su cabeza ya comenzaba a fraguar grandes ideas.

Igual que un editor que en su fiesta de jubilación se niega a cederle las riendas de su publicación a un ambicioso potro salvaje con ideas, Goddet se mostraba celoso de su legado, y se dedicaba a lanzar un dardo tras otro contra el nuevo jefe y su carencia de credenciales ciclísticas. Naquet-Radiguet replicaba con habilidad señalando que su consejero en asuntos de ciclismo era Bernard Hinault, quien se acababa de retirar. ¿Había alguien mejor de quien aprender –y que pudiera aportar mayor credibilidad a esa nueva dupla– que un vencedor de cinco Tours?

A la vez que sus planes de reformar el Tour tenían que afrontar una serie de cambios obvios que durante muchos años habían sido postergados (por ejemplo, renovar el aspecto de la meta, que parecía la de una carrera provincial, y también el aspecto del podio de vencedores), Naquet-Radiguet ambicionaba globalizar el Tour para maximizar su audiencia mundial. Esto no solo se aplicaría a la televisión propiamente dicha, sino a la misma encarnación de la carrera. De hecho se estaba discutiendo llevar el arranque de la carrera a sitios tan lejanos como Tokio o Quebec, planes que incluso los miembros más abiertos de mente del ciclismo considerarían ir

demasiado lejos.

El ritmo de las deseadas reformas era rápido. Goddet y Levitan sumaban entre ambos 73 años al timón, tiempo en el que el desarrollo y progreso de la carrera ni se acercaba al que habían tenido otros deportes. Puede que los sueños de Naquet-Radiguet fueran demasiado ambiciosos y llegaran demasiado rápido para los círculos tradicionalistas. Desde luego no estaban listos para que un director del Tour diera entrevistas en inglés. Lo nunca visto. Un sacrilegio. Como observa Daniel Friebe, «de forma lacónica considera que lo único que llegó a hacer fue "entrar en una sala en la que el ambiente era sofocante, y abrir las ventanas y la puerta". Los observadores más imparciales mantienen que puso al Tour rumbo al siglo XXI, a patada limpia».

Cuando se desveló el recorrido que cubriría la edición de 1989 del Tour de Francia, en octubre de 1988, hacía tiempo que Naquet-Radiguet se había ido. Esas dos etapas de montaña adicionales redujeron la distancia total a cubrir a lo largo de esas tres semanas hasta los 3.285 kms. El Tour más corto en más de ochenta años, para satisfacción generalizada de los ciclistas. «Fue un buen recorrido, muy competitivo», recuerda Andy Hampsten casi treinta años después. «Cuando gané en 1992 en el Alpe d'Huez, esa fue una de las tres únicas etapas montañosas de esa edición. Durante los años de Miguel Indurain hubo demasiadas etapas que yo considero que eran relleno, etapas llanas, poca montaña y contrarrelojes largas, excesivamente largas. A lo largo de la década de los 90 hubo algunos recorridos muy poco imaginativos, pero el de 1989 fue fantástico. Y una cronoescalada era un regalo del que tenía que sacar el mejor partido».

Mientras que Hampsten había señalado esa etapa alpina en particular que tendría lugar en la última semana de carrera, fue otra contrarreloj diferente la que estaba haciendo correr elogios y desdén a partes iguales. Durante sus doce meses de ejercicio, Naquet-Radiguet había declarado en sus círculos íntimos que la etapa final, que se suponía que debía ser un enorme desfile de la victoria Campos Elíseos arriba y abajo, se convertiría a partir de entonces en una contrarreloj final en cada edición. No fue posible

llevarlo a cabo en 1988, pero la idea tomaría cuerpo para el siguiente verano, aunque su autor se hubiera marchado hacía tiempo. Que su plan para el último día siguiera en pie en su ausencia es algo digno de destacar. Ese fue su gran legado, aunque apenas se mantuviera en pie un año, y el motivo fuera lo abierta que llegó la propia carrera. Fueron circunstancias más allá de su control las que lo hicieron posible. La idea de terminar la carrera con una contrarreloj ya se había materializado antes. Durante el Tour de 1968, el ciclista holandés Jan Janssen enjugó una desventaja de dieciséis segundos para vencer al belga Herman Van Springel y hacerse con el maillot amarillo y la victoria en la general. La diferencia final, 38 segundos, fue la más exigua en la historia del Tour. Y, aun así, pese al emocionante colofón de 1968, este formato no volvería a repetirse después de 1971. Es decir, no hasta 1989.

En cierto sentido, la idea de Naquet-Radiquet no era más que el paso evolutivo lógico para festejar el día final de la carrera. En 1975 Lévitan se había mostrado igual de radical al llevar el final parisino de la carrera al mismo centro de la ciudad, trasladándolo desde el Velódromo de Vincennes, fuera de la ronda de circunvalación de la ciudad, a los Campos Elíseos, que no se puede negar que son mucho más fotogénicos.

Fue una suerte de apuesta que provocó gran sorpresa, y que unos cuantos ceños se frunciesen. Después de todo, esta no era una carrera que se deshiciera de sus tradiciones a la ligera. La carrera siempre terminaba con un desfile semicompetitivo en la capital francesa, que, si bien no afectaba a la general, le ofrecía a los esprínteres la posibilidad de disfrutar del sol parisino. También existía el peligro de que, siendo tan probable que la general hubiera quedado decidida antes de esa contrarreloj, este nuevo formato se convirtiera en un desfile todavía menos sustancial, en el que ni tan siquiera se alcanzara el grado de excitación que acarrean las llegadas al esprint. Los fuegos de artificio con la pólvora mojada más húmeda, la muerte súbita más muerta.

Por cada contrarrelojista satisfecho en 1989 habría un esprínter al que no le quedaría aliciente alguno. También se podían escuchar otras voces entre la leve disidencia. Graham Watson se encontraba en el tercero de los treinta Tours que acabaría cubriendo desde la

plaza trasera de una veloz e inestable motocicleta, manteniendo el equilibrio mientras enfocaba su cámara. Para él y su arte, una contrarreloj en el día final no eran motivo de celebración. «Solo pensar en esa contrarreloj del último día me hacía temblar. Secuestraba toda la diversión y el colorido que ofrece un pelotón acelerando por los Campos Elíseos, la imagen más importante para un experimentado fotógrafo del Tour. Casi seguro, aquello iba a ser un soberano aburrimiento, un mero desfile de coronación para el vencedor de la general. Al menos eso era lo que tanto yo como la mayoría de la gente pensaba. De hecho, muchos periodistas tenían intención de saltarse la etapa de París y regresar a casa un día antes, confiando en que la carrera ya estaría resuelta».

¡Menos mal que fue todo menos eso!

CAPÍTULO 2

LA RESURRECCIÓN DE LÁZARO

«Nos quedamos cerca de diez segundos en silencio,

sopesando las opciones del americano.

Después todos los de la mesa estallamos en una carcajada».

Paul Kimmage

Hoy en día, Greg y Kathy LeMond viven en Tennessee. Durante treinta años soportaron que el frío invernal de Minnesota les congelara los huesos en esos meses en los que el paisaje entra en una profunda hibernación. Una época del año en la que no hay mucho que hacer aparte de calzarse unos esquís de travesía y dirigirse al helado Lago Minnetonka, justo enfrente de la casa que los LeMond tenían en el suburbio de Wayzata, en la ciudad de Minneapolis. La zona puede ser muy lóbrega. De hecho, los hermanos Joel y Ethan Coen, cineastas que crecieron en el suburbio vecino de St. Louis Park, se refirieron en una ocasión al invierno de Minnesota como «Siberia, solo que con concesionarios de Ford y restaurantes de la cadena Hardee's».

Pero los LeMond no volverán a congelarse; el primer reclamo de esa legendaria hospitalidad sureña es su clima benigno. Hoy es uno de marzo, y mientras que en Minnesota las temperaturas siguen en negativo, en Knoxville el mercurio ha alcanzado a mitad de mañana la agradable temperatura de 26 grados. La pareja se mudó hace

poco al sur para estar más cerca de su empresa de fibras de carbono, LeMond Composites.

En pocas palabras, la vida les va bien a los LeMond. Este optimismo contrasta como el día ante la noche con el estado en el que la pareja se encontraba en la primavera de 1987. Sí, por supuesto que la llegada del pequeño Scott les había reportado una gran alegría, pero Greg padre, tras el accidente, se enfrentaba a un futuro complicado e incierto, un viaje que duraría lo que tardaran en sanar –despacio– sus heridas tanto físicas como psicológicas. «Tuvimos tanta suerte», dice Kathy refiriéndose al helicóptero de rescate, tres décadas después. «Es el lado positivo de que Sacramento sea la capital de los asesinatos. Los médicos de urgencias tenían una amplia experiencia con disparos. Y la cirujana traumatológica era increíble. Lo salvó. Era extraordinaria».

No puede decirse que después de eso las preocupaciones desaparecieran del horizonte más inmediato. En el Toshiba, equipo con el que LeMond había ganado el Tour un año atrás bajo el nombre de La Vie Claire, se mostraron tan impacientes como insensibles. Dado que su flamante dueño, Bernard Tapie, solo tenía ojos para el joven ciclista francés Jean-François Bernard, consideraron que LeMond ya no era tan necesario. Apenas un mes después del accidente de caza, recibió la carta de despido.

«Claro que sí, llegó casi en seguida», confirma Kathy. «Estábamos muy cabreados. Greg había ganado el Tour para ellos. Pero, sinceramente, siempre sentimos que debíamos estar agradecidos porque siguiera con vida, así que tampoco nos mortificamos demasiado. Si lo comparas con no seguir vivo, que te despidan tampoco es algo tan importante».

Estaba claro que tanto Tapie como Toshiba consideraban que, después de un accidente tan grave, LeMond nunca volvería a ser el mismo ciclista que antes de aquel Lunes de Pascua de 1987. Pero gracias a ese físico excepcional y a su resolución, se recuperó lo más rápido que era posible. «Todo salió así porque Greg es Greg», afirma Kathy. «De haber sido una persona normal, habría necesitado meses y meses. Se encontraba mejor sobre la bicicleta que andando. La bicicleta fue un gran apoyo. Pero se había quedado en los huesos, en los mismísimos huesos. Pesaba apenas cincuenta y cuatro kilos.

Cuando ganó el Tour en 1986 pesaba alrededor de sesenta y cinco. Pero por lo menos podía subirse otra vez sobre la bicicleta».

Además de recuperar musculatura, LeMond necesitaba restaurar sus valores sanguíneos. Los doctores temían que al recibir una transfusión de sangre pudiera contraer el SIDA, así que no le fue practicada ninguna, precisando de dos meses para recuperar unos niveles normales en la sangre. Pero entonces, tres meses después del disparo, tuvo que someterse a una apendicectomía de urgencia que se complicó por culpa de la cicatriz que le había quedado de la operación tras el disparo. «Pero en comparación con el accidente, fue como irse de picnic...».

LeMond no solo parecía contar con una fisiología diferente al resto de ciclistas, sino que la forma en la que se enfrentaba a la vida era, definitivamente, mucho más relajada en comparación con la intensidad que suele verse entre los profesionales. Esto provocó a menudo las críticas de los círculos más conservadores del deporte. El periodista Edward Pickering realizó una inspirada comparación entre LeMond y el intruso ajedrecista Bobby Fischer, que «vinieron desde América para derrotar a las potencias establecidas a su manera». Tan solo hay que sustituir a los maestros ajedrecistas rusos por la tradición ciclista del norte de Europa.

La motivación y compromiso de LeMond parecían estar siempre bajo continuo escrutinio, como contaría más tarde a la revista Procycling. «Jamás olvidaré cuando leí en un periódico belga que en el 87 me había llevado lo que me merecía, porque en lugar de competir y entrenar me dedicaba a comer helados e ir de caza. Y eso que sabían perfectamente que me encontraba en los Estados Unidos por culpa de una caída en la Tirreno-Adriático, y no podría competir en seis meses. Después del accidente hubo unas cuantas cartas con bastante mala baba, y artículos negativos. Incluso hoy en día se sigue escuchando que no entrenaba de manera conveniente, y que lo único que me interesaba era el Tour. La realidad es que, físicamente, no volví a ser el mismo después del disparo. Antes me tiraba compitiendo desde febrero a septiembre, sin parar.

La esperanza –más bien euforia– vendría de la mano del PDM, el equipo holandés que, seguramente, era el más potente del ciclismo. Ficharon a LeMond para la temporada de 1988, aunque el contrato

estipulaba que tenía que correr con ellos durante 1987, seguramente para poder medir los progresos en su recuperación. Aquel septiembre, cinco meses después de aquella cirugía de urgencia, se inscribió en un critérium en Bélgica solo para cumplir con esa cláusula. «Después de una vuelta simulé que había pinchado».

Si bien sus lesiones le impidieron lucir el prestigioso número 1 de vigente campeón durante el Tour de 1987, LeMond tam-poco tomaría la salida un año más tarde. Una caída durante una carrera menor en Bélgica le provocó un parón forzoso; y al regresar de manera prematura, sufrió una tendinitis en la tibia. «Al reaparecer demasiado pronto» le explicaría más tarde al periodista americano Samuel Abt, «comencé a sentir molestias, que se con-vertirían después en una inflamación de la zona... después de dos semanas de no tocar la bicicleta, exudaba ambición, y tomé la salida en cuatro carreras en la primera semana. Pero no terminé ninguna». Con el Tour ya comenzado al otro lado del Atlántico, LeMond entraba al quirófano en su nuevo estado de residencia, Minnesota. Otro verano frustrante. El título que tantas ganas tenía de revalidar estaba en el zurrón del español Pedro Delgado, su primera victoria.

Pero hubo un incidente a lo largo de ese Tour que despertó la ira de LeMond en la distancia, el positivo en un control antidopaje de su compañero de equipo en el PDM Gert-Jan Theunisse. «Reaccioné diciendo a los directores del equipo que quien quiera que le hubiera dado aquello a Gert debía ser despedido», le expresó a Daniel Friebe, «y que lo mismo debía ocurrir con Theunisse. Gert me caía bien, pero yo no quería que nada me relacionara con el dopaje, ni de refilón. Por supuesto que nunca lo hice en público, lo que les dio a ellos la oportunidad de comenzar a lanzar rumores de que estaba hablando mal de otros ciclistas y pidiendo un aumento de sueldo. Y todos reaccionaron diciendo “pero ¿cómo puede pedir que le suban el sueldo cuando no ha obtenido ningún resultado y nunca entrena?”».

La relación se resquebrajó y ambas partes vieron con buenos ojos romperla. «Habían perdido toda confianza en mí», contó LeMond por entonces. «Intentaban echarle la culpa a mi hígado, que según ellos no funcionaba bien, que si mis pulmones estaban acribillados y

podía ser que tuviera intoxicación por plomo... Me dijeron “parece que jamás volverás a ser el mismo”».

«Nos daba la impresión de que no entrenaba como era debido», contestó Harrie Jansen, el mánager del PDM. «A lo largo de toda su carrera ha comido hamburguesas, nunca se preocupa por lo que bebe ni si descansa adecuadamente. Tiene tanto talento que puede vivir como una persona corriente. Estaba demasiado gordo, y seguía comiendo hamburguesas, pizzas, se bebía sus cervezas... todo lo que le daba la gana».

En su encarnación de Bobby Fischer no cabía duda de que seguía sus propias reglas, y muy a menudo recuperaba fuerzas de manera muy poco ortodoxa. L'Equipe se mostraba particularmente crítico con su dieta. «Es capaz de descubrir un restaurante mexicano en la parte más recóndita de Auvergne», acusaba el periódico. Andy Hampsten, su compañero en La Vie Claire, admira esa vena rebelde de su compatriota. «Le encantaba ir a Italia y saltarse la dieta zampándose dos o tres platos enormes de pasta», se ríe, «¡como haría cualquiera!». Otro ciclista norteamericano, Joe Parkin, se dio cuenta que este tipo de preparación no hacía mella en las actuaciones de LeMond. «Podía levantarse del sofá y ganarte una carrera. Volvía después del parón invernal lleno de michelines y fofo, y en cuestión de una semana ya estaba listo».

Siendo casi segura su salida del PDM, LeMond centró su aten-ción en encontrar una alternativa para la temporada de 1989. Habló con el Fagor antes de telefonear a Johan Lammerts, antiguo compañero de equipo en el Toshiba. Lammerts, ciclista holandés con quien LeMond había entablado una gran amistad, corría en las filas del equipo belga ADR. LeMond ya había recibido una oferta para unirse a ese equipo el año anterior, antes de fichar por PDM. En aquella ocasión los desdeñó, diciendo que eran «uno de los equipos más flojos que había en el pelotón», y que jamás podrían ayudarle a alcanzar la victoria en una gran vuelta.

Pero ahora, después de caer desde el número dos del ranking hasta el 345 en apenas dos años, no podía ponerse exquisito ni elegir. El dueño del ADR, François Lambert, y el director deportivo, José De Cauwer, estaban entusiasmados con la idea de que un vencedor del Tour se uniera a sus filas, y se pusieron de acuerdo en la ficha, pese

a ser bastante más baja que el salario que LeMond ganaba en PDM. El sueldo base era bastante escaso, pero estipulaba una paga por objetivos que alcanzaba el medio millón de dólares en caso de que LeMond cerrara la boca de todos los críticos y ganara el Tour con los colores del ADR. El acuerdo se alcanzó prácticamente a última hora, con Bob, padre de LeMond, cerrándolo un par de horas antes de la medianoche del 31 de diciembre. De no haberlo cerrado antes de que el reloj marcara las doce le esperaba otra temporada en el PDM, y con un sueldo mucho menor que llevarse al bolsillo.

«El ADR era un equipo muy cutre, de verdad» recuerda Kathy LeMond. «No le iban a pagar tanto, y, de hecho, al final, ni tan siquiera le pagaron. Cuando llegó el Tour, no habíamos visto un dólar. Pero por eso mismo gozaba de libertad allí. Si el dueño del equipo te debe siete nóminas no tienes por qué escuchar lo que te dice. ADR, una empresa de alquiler de vehículos cuyas siglas significan All Drive Renting [alquiler de todo tipo de vehículos] tenía un apodo en flamenco. Se bromeaba con que sus siglas significaban Al De Restjes, algo así como Los Inútiles.

Para pagar el sueldo de LeMond, ADR alcanzó un acuerdo con el equipo americano Coors Light por el cual LeMond correría para ellos en algunas carreras de Estados Unidos. Ese acuerdo le permitió al jefe del equipo Coors, Len Pettyjohn, un asiento privilegiado para asistir a los métodos poco escrupulosos de François Lambert. «Lambert comenzó a tener problemas eco-nómicos casi en seguida», explica. «No pagaba a los ciclistas. No respetaba las obligaciones contractuales. Tuvo una discusión enorme con Greg, porque según una cláusula del contrato firmado, Greg recibiría un Mercedes. Pero le acabaron dando una mierda de FIAT, o algo así. Creo que un Punto. Greg estaba furioso, pero Bob LeMond estaba fuera de sí».

Como Kathy LeMond explica, la pareja ni tan siquiera reci-biría ese FIAT de mierda. «¡Nunca nos dieron nada! Nos hizo ir a Amberes, donde elegimos un bonito Mercedes, y nos invitó a cenar. Siempre decía “Sí, sí. Tendréis vuestro coche la semana que viene, la próxima semana...” Era un auténtico estafador». LeMond tuvo que conseguir, gracias a un organizador de critériums, un nuevo copatrocinador, la marca de lubricantes Agrigel. A cambio de cubrir las tasas administrativas, Agrigel recibía un espacio en el maillot del

equipo en el que poner su marca. «ADR no contaba ni tan siquiera con los 50.000 dólares necesarios para poder inscribirse en el Tour de Francia. Corrimos con el dinero de Agrigel. Y ni así vimos un dólar. No nos pagaron».

Después de tener algunos problemas con los pagos cuando su hijo corría para La Vie Claire, Bob LeMond había negociado un adelanto, por lo que recibiría una primera parte del sueldo anual el 1 de enero de 1989, un día después de que el contrato fuera firmado, cerrado y enviado. Jamás llegaría. Ni en enero. Ni en febrero. Ni en marzo, abril, mayo...

De hecho, cuando LeMond tomó la salida en el Tour de 1989, no había recibido un solo centavo. «François se estaba retrasando muchísimo con los pagos» explica Len Pettyjohn, «por lo que le enviamos una carta diciéndole que estaba infringiendo el contrato. La UCI había visto los contratos y los pagos, y dictaminó que Greg era libre para dejar el equipo. Eso fue todo un mazazo para François. Pensaba que lo tenía todo perfectamente atado».

Pettyjohn sentía una compasión genuina por José De Cauwer. «Me provocaba mucha lástima verlo unido a alguien como Lambert. Era el vínculo directo con los ciclistas. “Vale, no os van a pagar. No os van a dar todo lo que os habían prometido”. Como director de equipo, que te suceda algo así es horrible. Yo estaba con él en su oficina, y a veces pensaba que iba a estrellar el teléfono contra la pared. François era un demente. Tenía tal ego que pensaba que las cosas sucederían solo porque él estuviera presente. Y siempre le mentía a todo el mundo. No tenía dinero. Era un trilero. Siempre intentaba buscar algún cambio en el patrocinio para demorar los pagos».

Parecía que todo en lo que se metía LeMond estaba gafado. No solo estaba en un equipo cuyos cimientos financieros estaban hechos gelatina, sino que, además, la calidad de los ciclistas que lo conformaban era insuficiente a todas luces, al menos para una gran vuelta. Para empezar, el equipo apenas contaba con un ciclista que pudiera ser considerado escalador; y eso echándole imaginación. LeMond comprendió muy pronto que, cuando las carreras alcanzaran las montañas, no tendría prácticamente ayuda. «No éramos un equipo diseñado para el Tour de Francia», dice Johan

Lammerts, compañero de habitación de LeMond por enton-ces. «Sobre todo estaba pensado para las clásicas del arranque de la temporada. Pero eso cambió con la llegada de Greg. Era un poco más progresista que el resto del equipo. En ocasiones, los belgas son muy conservadores, y en nuestro equipo teníamos ciclistas conservadores. Pero todos respetábamos a Greg. ¡Había ganado el Tour de Francia! Teníamos esperanzas, pero eso no significa que fueran, necesariamente, grandes».

«Todo el mundo sentía la curiosidad de comprobar si se había recuperado y podía rendir al máximo nivel de nuevo. Aquel accidente de caza no fue ninguna chorrada, aún tenía perdigones en el cuerpo. Pero seguía siendo un ciclista increíble, un superclase».

Lo que está claro es que la forma física de LeMond a comienzos de 1989 era nula. Hasta el punto de provocarle una crisis existencial. Corriendo con el maillot de su copatrocinador Coors Light durante el Tour de Trump –la primera prueba por etapas que financió ese charlatán de Atlantic City que acabaría siendo presidente de los Estados Unidos, Donald Trump– no tuvo una feliz bienvenida. Tras pasarlo mal en las montañas acabaría el vigesimoséptimo de la general. «Se dio cuenta de que apenas suscitaba interés, ya que los periodistas se arremolinaban alrededor de los ciclistas con mejores resultados para hacerles preguntas», contaba el corresponsal del New York Times Samuel Abt. «El mensaje no daba opción a dudas: sus cinco minutos de gloria habían pasado». Según Andy Hampsten, quedarse del pelotón durante el Tour de Trump fue «una experiencia extraordinaria para LeMond».

Experiencia que se repetiría en Europa bajo los colores del ADR, durante el Giro de Italia, algo más de una semana después. Fue el segundo día, en una subida moderada en las rampas del Monte Etna en Sicilia. LeMond quedó ocho minutos por detrás del vencedor. Tres semanas después, durante la contrarreloj del último día, su posición era la 47, cerca de una hora por detrás de Laurent Fignon, que estaba a punto de ser coronado.

«Recuerdo hablar con Greg en el Giro y sentir lástima por él», dice Hampsten. «Se sentía humillado de verdad por el terrible estado en el que se encontraba, y estaba dando por perdidas sus opciones. Después de su accidente era toda una incógnita, pero yo tampoco lo

daba por perdido. Después de todo, era Greg LeMond». Kathy asistió desde primerísima fila al cambio que sufrió tras el accidente. «Antes no tenía días malos, nunca, pero tras el disparo los tenía constantemente. Era un ciclista completamente diferente».

Pero su director deportivo, José de Cauwer, tuvo el suficiente tacto como para no cargar un peso excesivo sobre esos hombros vulnerables. «No esperábamos ningún milagro», le explicaría más tarde a Cycling Weekly. «La única duda era "¿podemos recuperarlo?" Su Giro había sido malo. En un par de etapas se quedó atrás, y entonces escuchabas que la radio de carrera anunciaba que el grupo de LeMond estaba a séis minutos, siete, ocho... recuerdo que tenía una póliza de seguros por la cual se habría embolsado un dinero de haberse bajado de la bicicleta. Coge el dinero, retírate y dedícate a otra cosa. Sé que llegó a pensarlo».

El peor momento del Giro llegó tras la etapa 13, cuando perdió diecisiete minutos. Llamó a Kathy por teléfono, hecho un mar de lágrimas. Debido a un problema de salud, esta no había viajado aún a Europa para seguir la temporada de carreras, y seguía en Minnesota. No solo estaba al filo de dejar la carrera, sino de darle la espalda al ciclismo. «Solo le pregunté si sentía que lo había dado todo. Si lo había dado todo y estaba acabado, acabado de verdad, entonces perfecto. Pero si no había dado todo lo que tenía dentro de verdad, no era más que un momento de bajón».

Se habían unido una serie de factores. No solo era su estado de forma sobre la bicicleta. A esto había que unirle que no estaba entrando dinero en la cuenta bancaria, además del problema de salud de Kathy, que involucraba al tercer bebé de la pareja, en estado de gestación. «Fue un periodo muy malo», recuerda Kathy. «Habíamos tenido un susto en mi embarazo, mi sobrino había muerto en un accidente de helicóptero esa misma semana, y Greg no iba nada bien sobre la bicicleta. Estaba a un mundo de distancia. Se sentía muy deprimido. Pero seguía siendo una persona».

«Los aficionados se olvidan a menudo de que los deportistas no son más que jóvenes que tienen un matrimonio y familia. No es lo mismo ser un ciclista que un jugador de béisbol o de baloncesto. Viven unas situaciones muy duras y solitarias. Hubo un entrenador que me dijo en una ocasión que prácticamente necesitan todas las

fuerzas de sus cuerpos para tan solo realizar su trabajo. No les queda mucho más para lidiar con el estrés. Por eso, si estás recibiendo presiones, o tus padres están enfermos, no te van a quedar apenas recursos para dedicarlas a ese problema. Y tus actuaciones sobre la bicicleta se resentirán. No puedes estar a todo. Y son humanos».

Pero la ayuda llegaría muy pronto en la persona de Otto Jacome, un amable gigante mexicano que había sido el asistente de LeMond desde hacía años. Identificó una de las causas de las calamidades de LeMond: tenía la piel grisácea, lo que sugería que le faltaba hierro. «Le dije que necesitaba una inyección de hierro», le explicó Jacome al periodista Guy Andrews, «pero se puso furioso conmigo porque él nunca se inyectaba nada, y le molestó que se lo sugiriera. Al día siguiente, un médico del Giro se presentó para echarle un vistazo y le dijo lo mismo, que tenía déficit de hierro». Le pusieron un pinchazo –hierro y vitaminas– y al día siguiente me dijo «Oye, Otto. Me encuentro mucho mejor».

Habían superado un escollo, como dice Kathy. «Volé la noche de la inyección. Los niños y yo estábamos allí, el bebé estaba bien. Ese día todo mejoró mucho. Y nos vino una buena racha».

En la última semana, el Giro asistió a una mejora en la forma de LeMond, culminando con un resultado de lo más prometedor en la contrarreloj del último día. José De Cauwer había ideado un plan para esa etapa. «Ese día nos olvidamos del pulsómetro y le dije, "ve a tope. Veamos hasta dónde llega tu motor". Después de seis kilómetros había atrapado ya a un ciclista, después cogió a otro. Acabó doblando a siete ciclistas ese día».

Como es natural, esa segunda posición en la etapa le puso contentísimo. «Imaginé que me estaba jugando el Giro», le dijo a Daniel Friebe, «tan solo para ver dónde me encontraba en comparación con el resto. Me concentré y acabé por delante de Fignon. Conseguirlo hizo que me reventara la cabeza».

La mayoría consideró que esa actuación no era más que una anomalía, una excepción, un resultado del que apenas se podía extraer nada. Fignon entre ellos, pese a que su análisis no coincidiera con el de su jefe, Cyrille Guimard. «La tarde en que gané

la carrera en Florencia», revela en su autobiografía, «Guimard vino a hablar conmigo. Parecía incluso más preocupado de lo normal. Quería que hablásemos en privado, y dijo que era importante, pese a que yo no pensaba en otra cosa que no fuera celebrar mi triunfo. Él ya estaba centrado en julio, y me miró directo a los ojos. "LeMond va a estar en la pomada del Tour". Y yo no escondí lo atónito que me dejaron sus palabras».

Cualquiera se habría quedado atónito de haber conocido la afirmación de Guimard. Un ciclista renqueante por culpa de un accidente en el que peligró su vida, y que corría en un equipo invitado, no parecía ser lo que se llamaría un favorito al Tour de Francia, por muchos logros que hubiera logrado en el pasado. Desde luego, eso es lo que pensaba el ciclista británico Sean Yates, que ese año estaba disfrutando de su primera temporada en las filas del equipo americano 7-Eleven. «Tampoco es que estuviera ante su última oportunidad, pero desde luego, el ADR no era un equipo grande que pudiera ofrecer grandes contratos. Solo vales lo que tu última carrera, y sus últimas dos temporadas no habían sido buenas. En el Tour de Trump no iba ni para atrás, pero cuando llegó el final del Giro, comenzó a mostrar algunas cositas. Después de eso, participé en una kermés y en ella no estuvo demasiado bien, aunque puede que estuviera acumulando kilómetros tras el Giro, y se la tomara con calma. Pero desde luego, no se lo consideraba un favorito para el Tour».

El ciclista irlandés Paul Kimmage, antiguo compañero de equipo de Yates, recuerda cómo, en la primera mañana del Tour, su equipo, el Fagor, hizo una porra durante el desayuno en el hotel. Había que acertar el vencedor del Tour tres semanas después. Salieron los nombres más obvios: Delgado, Fignon, Mottet, Breukink y Stephen Roche, su propio líder. Entonces le preguntaron al masajista del equipo, un vasco llamado Txomin Erdoiza, y apostó por LeMond. «Nos quedamos cosa de diez segundos en silencio, sopesando las opciones del americano. Después todos los de la mesa estallamos en una carcajada».

El ciclista reconvertido a periodista televisivo, Paul Sherwen, admite que compartía el veredicto de la mayoría sobre las opciones de LeMond en el Tour. «Había corrido mis últimas carreras como

profesional en 1987, y recuerdo haber visto a Greg en el Nissan Tour de Irlanda. Su espalda estaba llena de pequeñas marcas. Parecía que tenía el sarampión. A menos que vieras su espalda por aquella época, no podrás hacerte una idea de lo grave que fue [el accidente]. Tenía una pequeña marca en cada centímetro de su espalda. Parecía una diana. Daba mucho miedo verlo. Otros lo habrán visto. «A este tío le han pegado un tiro en la espalda. No volverá a ganar el Tour nunca más».

Como confirma François Thomazeau, tampoco entre la prensa se le daban muchas opciones. «Nadie confiaba en LeMond lo más mínimo. Para todos nosotros, estaba acabado, y ya era un milagro que hubiera vuelto a subirse a la bicicleta. Su equipo era simplemente horroroso. Estábamos encantados de que estuviera otra vez aquí, pero sentíamos más lástima por él que otra cosa en la salida».

Pero hubo unas pocas voces disidentes. El compañero de habitación de LeMond, Lammerts, hace notar que después del Giro, el equipo ADR participó en una pequeña carrera por etapas en España, en la que LeMond corrió muy bien. «Pudo seguir a los mejores ciclistas españoles, y eso le dio muchísima confianza».

Confianza que también había notado el fotógrafo Graham Watson. «Yo sabía que LeMond sabía que ese Tour era una apuesta a todo o nada para él, y que tenía todas las intenciones de reencontrarse con su yo ganador. Solo un fotógrafo podría verlo, pero LeMond tenía un brillo especial en los ojos, una chispa que no se le veía desde 1986 –esto también pasó inadvertido para la mayoría de los observadores. Los medios franceses, en particular, ignoraron a LeMond por el gran estado de forma de Fignon, un pequeño descuido que se revolvería para lanzarles una buena dentellada–. Pero lo más importante es que le permitió a LeMond llegar al Tour sin el cartel de favorito, por lo que pudo correr los primeros días de manera más o menos anónima».

LeMond nunca antes había sido tan poco favorito en el Tour. Y viendo su amplia sonrisa y el centelleo de sus ojos, sería justo decir que daba la sensación de haberle encontrado el gusto a esa nueva posición suya.

Llegaba el momento de jugar.

CAPÍTULO 3

UNA CUESTIÓN DE PUNTUALIDAD

«Hasta que el comisario no me dio un empujón en el sillín,

no me di cuenta de que llegaba tarde».

Pedro Delgado

1 de julio

Prólogo contrarreloj, Luxemburgo, 7,7 kms

Mientras conduce su Land Rover atravesando las silenciosas calles de su zona residencial del norte de Madrid a media mañana, Pedro Delgado se ríe con ojos bailarines. Aunque esa risa no era de esperar. Después de todo, está recordando uno de los reveses más duros de su carrera ciclista profesional. Y desde luego el más embarazoso.

Pero el tiempo lo cura todo. Después de varias décadas, la herida ya no está en carne viva, y el dolor hace mucho tiempo que pasó. Sin embargo, durante estos treinta años, casi todas las veces que se ha hablado de aquel prólogo del Tour de 1989 es para recordar los errores que cometió.

Delgado, enfundado en el maillot amarillo como vigente vencedor, tenía el privilegio de ser el último ciclista en deslizarse por la rampa y tomar la salida del prólogo. Llegaba con mucha confianza después de ganar la Vuelta. «Pensaba que volvería a ganar», confirma. «Tenía mucha, muchísima confianza. Sabía que tendría que vigilar a Fignon durante los primeros días, pero una vez que llegara la montaña, no habría problema. Estaba claro que donde me mostraba más flojo era en la contrarreloj, pero me había propuesto mejorar en el prólogo. Y fue todo un desastre».

A las 17:16, Sean Kelly, penúltimo ciclista en tomar la salida, partía por L'Avenue de la Liberté, apenas una mancha en su equi-pación blanca y negra del PDM que se alejaba a toda velocidad por la vía flanqueada de elegantes edificios y filas de árboles de la misma elegancia. Solo quedaba un ciclista, el campeón, el favorito, el hombre con el maillot amarillo. Mientras Kelly desaparecía en la distancia, los ojos de la multitud y las cámaras de la prensa volvieron a la rampa de salida. Todo el mundo esperaba que Delgado y su bicicleta estuvieran allí, una figura sumida en la más profunda concentración e intensidad, preparando la defensa del título. Pero no estaba allí. La cuenta fue cayendo, los segundos se evaporaron. A las 17:17 sonaron los pitidos que anunciaban el momento en el que debería haber tomado la salida. Y seguía sin aparecer. El cronómetro comenzó su cuenta. Los segundos se convirtieron en un minuto, y seguía sin dar una pedalada. El tiempo no espera a nadie, ni tan siquiera al vigente campeón del Tour de Francia.

Una multitud de medios cada vez mayor se reunía frente a la rampa de salida, esperando que una mancha amarilla apareciera en el horizonte. Un comisario vestido con traje y sosteniendo un cronómetro en su mano izquierda, daba pasos arriba y abajo del remolque de la rampa de salida, expresando con los gestos de sus manos su gran confusión, y acentuándolos con movimientos de sus hombros. Se supone que el prólogo es un mero paseo en el que no hay incidentes, y sirve poco más que de calentamiento ante los esfuerzos titánicos que están aún por llegar. Para algunos es la oportunidad de poder vestir el maillot amarillo durante un día o dos, oportunidad de la que, sin este tipo de arranque, no disfrutarían en toda la carrera; puede que ni en su carrera

profesional.

En resumen, un prólogo no suele dejar titulares en las noticias.

Pero esta vez, Pedro Delgado se aseguró de dejarlos.

Por entonces, la rampa de salida de los prólogos y contrarrelojes individuales en el Tour era poco más que un pequeño remolque color crema y gris, aunque tenía grandes ventanas y una apertura de entrada en un lado, y otra de salida en el contrario. Pero esta pequeña estructura se convertiría en la madre del cordero de un incidente que modelaría las próximas tres semanas; por lo menos las de un hombre en particular. Pero en ese mismo instante, el ciclista conocido como Perico no tenía ni idea de lo que estaba sucediendo. Y el reloj seguía corriendo, acumulando tiempo. «Deux minutes! Deux minutes!» anunció el grito de los comisarios.

Pero Delgado, dondequiera que estuviera, se encontraba lejos de poder oírlo.

Apenas alejarse unos metros el campo de escucha disminuye; y Delgado se había ido más lejos, fuera de las calles delimitadas para que los ciclistas calentasen. «Había un montón de gente cruzando por esas calles», explica. «La gente te pedía fotos y autógrafos, así que no me pareció el mejor sitio para calentar. Había ido a ganar la carrera, a ganar el Tour por segunda vez. Así que me alejé de esa área. Y ahí comenzó la pesadilla».

«Me encontré con Thierry Marie, el especialista francés contra el crono, que ya había terminado. Era muy buen tío. "¡Eh, Thierry! ¿Cómo estás? ¿Qué tal el recorrido?" Me explicó que era muy variado, con cuestas y curvas a ambos lados. "Te va a ir muy bien. ¡Buena suerte!" Estábamos hablando demasiado, y yo todavía tenía que llegar a la salida. Yo estaba muy tranquilo, pero según llegaba todo el mundo empezó: "¡Pedro! ¿Pero dónde te habías metido? ¡Tira para la salida! ¡Vamos!"».

De repente hubo un revuelo de cámaras y se escuchó la cacofonía de los silbatos de los gendarmes mientras el maillot amarillo trataba de atravesar ese montón de gente tan apretado. Delgado subió los cinco peldaños de metal que le llevaban a la rampa de salida, y

gracias a la ayuda de uno de los comisarios salió volando rampa abajo. Había llegado dos minutos y cuarenta segundos más tarde, aunque todavía no tenía ni idea de la gravedad de su error. La ausencia aún de los pinganillos en carrera –la que será unos años después el método esencial de comunicación entre los ciclistas y sus directores– agravó el problema. Nadie pudo avisar a Delgado, completamente aislado al haber salido de la zona de calentamiento.

«José Miguel Echávarri, mi director de equipo, comenzó a gritarme "¡Vamos! ¡Vamos! ¡Vamos!". Yo pensaba que había llegado a tiempo. Por los pelos, pero a tiempo. Había visto que en el reloj ponía 40, 41, 42... y pensaba que estando yo arriba llegaría a 60 y entonces me darían la salida. Hasta que el comisario no me dio un empujón en el sillín, no me di cuenta de que llegaba tarde. Pensé que lo mismo eran solo cuarenta segundos, pero que también podrían ser dos minutos y cuarenta segundos, o hasta cinco minutos y cuarenta segundos. No tenía ni idea».

Kelly ignoraba la conmoción que había estallado al comienzo del trazado. «Cuando estás preparando un prólogo del Tour», explica, «estás concentrado. Hay otros ciclistas a tu alrededor, pero no te das cuenta si ocurre algo. Incluso si el chico que tenía que salir dos puestos antes que tú se retrasa treinta segundos, o un minuto, no te das ni cuenta. Es como si te metieras en un túnel. No te das cuenta de nada. Estás concentrado por completo en realizar tu calentamiento, subirte a la rampa y luego ir del punto A al B de la forma más rápida posible».

«Por supuesto que fue un bombazo. Cuando lo escuché después, pensé "¿Pero cómo ha podido meter la pata así?". Pero es lo que hacen los ciclistas, se concentran tanto que no prestan atención a nada, y se descuidan un poco de que el tiempo va pasando».

Stephen Roche también se mostraba un poco incrédulo mientras la gravedad del error de Delgado comenzó a mostrarse en su plenitud. «Yo estaba detrás de una ranchera, sentado en el maletero de un coche. Estábamos escuchándolo, y la noticia fue todo un subidón. Delgado, uno de los principales favoritos, ya tenía dos minutos de pérdida antes de empezar. Era fantástico. Eso es lo primero que piensas. El Tour no se gana nunca en un día determinado. Cada día es un día nuevo. Pero sí que puedes perderlo todo si tienes un día

pésimo».

«Nadie podía creerlo. Pero tampoco se imaginaba nadie que a mí me pasaría lo mismo en 1991». Ese año, Roche fue des-calificado del Tour por llegar fuera del límite de control durante la contrarreloj por equipos. Corría para el equipo belga Tonton Tapis, y les dieron una hora de comienzo equivocada. Cuando se descubrió el error, comunicaron a los ciclistas que en realidad tendrían que salir diez minutos antes de lo esperado; se lo comu-nicaron a todos menos a Roche, que seguía dando vueltas al circuito de calentamiento, al margen. Distraído y olvidado. El equipo salió sin él, dejando al otrora campeón arreglárselas por su cuenta, y pedaleando en solitario una vez que le comunicaron el error.

Lo que había sido un simple fallo de comunicación se convirtió en una partida de Teléfono Roto. En un punto del circuito de calentamiento había un WC portátil, y Roche se detuvo a orinar. La historia fue mutando hasta convertirse en un cuadro de diarrea crónica, y que había quedado encerrado en el urinario, incapaz de salir. Pero fuera lo que fuera lo que ocurrió, el desenlace fue el mismo: Roche no pudo seguir en carrera, y en cuestión de días abandonó el equipo.

Pero en 1989 recibía con alborozo el error de cálculo de Delgado. En este caso, el favorito no quedaba eliminado de la carrera, pero el episodio debilitaba sobremanera la campaña de Delgado para convertirse en campeón por segunda vez consecutiva. Aunque el español era duro de pelar. Había liderado el Tour del 87 durante los últimos días, hasta que Roche le arrebató el amarillo durante la penúltima etapa, cerrando la carrera con su victoria en la general la tarde siguiente. Charly Mottet, el recién consagrado número uno mundial que estaba ansioso por probarse en una gran vuelta, coincide con Roche en la forma en que los rivales de Delgado vieron su infortunio en Luxemburgo. «Lo cierto es que vino bien», sonríe. «No me hizo ningún mal».

Pese a que Delgado tenía la esperanza de haber tomado la salida apenas cuarenta segundos por detrás, la preocupación comenzó a «bunkerizarse» en su cerebro, y en su cabeza comenzó a susurrar una voz que le sugería que la desventaja iba a ser, de hecho, mucho mayor. Tenía que esforzarse al máximo en esta, su peor disciplina.

De no hacerlo corría el riesgo de que sus rivales estuvieran a tanta distancia al terminar el prólogo que ni los viera. Un campeón rendido en la defensa de su título tras apenas ocho kilómetros.

Una vez que estuvo pedaleando y cogió ritmo, la planta de Delgado era buena, pegado como con pegamento a las líneas blancas del centro de la calzada durante las rectas, y cogiendo la trazada más eficiente en las curvas. Si juzgásemos solo su velocidad y su postura, nadie podría pensar que hubiera problema alguno. Pero el espacio de tiempo desde que Kelly pasara por delante de los luxemburgueses a toda velocidad se incrementaba, y cuando apareció Delgado por fin, quedó claro que algo muy malo había ocurrido. Eso, sumado a la enorme flotilla de coches y motos que iban a su estela, salivando ante esa historia, sedientos de sangre.

Por una vez, el fotógrafo Graham Watson no estaba subido al asiento trasero de una moto. «Estaba más o menos a mitad de recorrido. Había escogido un lugar sobre el gran puente que se extiende por el valle separando la vieja Luxemburgo de la parte nueva. Cada uno de los 198 que tomaron la salida lo fueron haciendo a intervalos de un minuto, pero Delgado no llegaba, y como en esta etapa yo iba a pie, no disponía de radio para poder enterarme de lo que ocurría. Pasó una eternidad antes de que el punto de color amarillo apareciera por fin, seguido por una procesión enorme de vehículos de televisión, fotógrafos, comisarios y equipos de radio. Estaba encantado de ver que Delgado había comenzado con su defensa del título, pero me confundía verlo tan retrasado. Más tarde me pareció que su defensa había acabado allí mismo, en ese mismo momento».

Delgado vuelve a tomar la palabra para seguir con la historia. «Hice la contrarreloj a tope, lo más rápido que pude, y cuando pasé la línea de meta había un montón de gente esperando. Me moría del miedo. No quería detenerme. Me fui directo al hotel para averiguar qué había pasado». Siguió pedaleando. Era un hombre demasiado confundido –y puede que avergonzado– como para detenerse a realizar una autopsia pública de lo ocurrido frente a toda la prensa deportiva mundial. Se enteró del alcance de su error en la privacidad de las habitaciones de su equipo.

Pero la vergüenza que tuvo que sufrir en privado fue aún mayor.

Pese al éxito de Delgado en la Vuelta, la empresa Reynolds, fabricante de papel de aluminio que era el patrocinador principal, no podía afrontar sola los gastos que acarreaba el equipo. La dirección del equipo tuvo que encontrar otro patrocinador que compartiera el esfuerzo económico a cambio de que su logotipo apareciera en los maillots de los ciclistas. Y el benefactor tomó cuerpo en la forma de Banesto, el banco con sede en Madrid. «Los gerifaltes del banco se habían desplazado a Luxemburgo», rememora Delgado con un estremecimiento bastante claro. «Dijeron que estaban muy contentos de estar presentes para ver a Pedro Delgado repetir su victoria en el Tour. Fue todo un desastre. No conseguían comprender lo que había ocurrido en ese prólogo. En España tenemos una expresión para referirnos a esas ocasiones en que te persigue la mala suerte desde el principio del día. "Levantarse con el pie izquierdo". Pues eso es lo que pasó». Al final, en Banesto tampoco tuvieron demasiados motivos para el enfado. Acabaron convirtiéndose en el patrocinador principal unos meses después, acuerdo que continuó durante varios años.

Delgado tampoco se libró de las hordas de periodistas que no creían lo que habían visto. Los que no estaban ideando titulares de lo más hiriente para la cabecera del día siguiente se divertían a costa del ciclista. «Tengo un buen amigo que trabaja para el periódico El País, y normalmente no seguía la carrera entera; pensaba que la primera semana era muy aburrida por todos los esprints y contrarrelojes que había. Solía unirse a la carrera en los Pirineos, porque era lo que le pillaba más cerca de casa. Pero ese año el periódico quiso que cubriera el prólogo, así que fue. "¿Y qué queréis que escriba del primer día? Si nunca pasa nada, no da ninguna noticia". Más adelante se me acercó y me pregunto "Oye, Pedro, ¿esta la has liado para mí o qué...?"».

En la sala de prensa el ambiente era, mayoritariamente, de cachondeo. Como el periodista de la cadena de televisión ABC describiría, «en esa hermosa cabeza española quedan aún historias por contar».

Y es que Delgado siempre dejaba alguna historia. Lo que sucedió en Luxemburgo no fue sino la última entrada de un catálogo repleto de infortunios y/o controversia en sus participaciones en el Tour.

Además del asunto del probenecid durante el verano pasado, claro. En su debut en el año 1983 estaba el segundo de la clasificación por detrás del también debutante Laurent Fignon, pero después de la etapa de Alpe d'Huez se bebió un batido que le causó problemas estomacales, con lo que al día siguiente perdería 25 minutos. Un año después se rompería la clavícula en un descenso vertiginoso por el Col de Joux Plane, en los Alpes. Por último, en 1986 tuvo que retirarse de nuevo durante una etapa alpina después de que le notificaran que su madre, a la cual estaba muy unido, había fallecido. Y después lo de 1989.

Aunque el tiempo que Delgado había perdido antes de llegar a la rampa de salida apenas era un tercio del margen con el que había ganado el año anterior, cuando sacó más de siete minutos al segundo clasificado, Steven Rooks, algunos de sus compañeros de profesión pensaban que la sentencia estaba dictada para él en aquel Tour. En su contribución a las páginas del Sunday Tribune, Paul Kimmage escribió que el español les «había entregado al resto de favoritos un cheque regalo por valor de dos minutos y cuarenta segundos para conseguir la victoria en el Tour de Francia». Y no estaba solo. Como admitiría por escrito varios años después de retirarse, Fignon reflexionó aquella noche del prólogo sobre el efecto que tendría el incidente de Delgado, asegurando que «la victoria en el Tour ya no era más que un recuerdo lejano para el español». Aunque el paso del tiempo pudo influir en esa afirmación, lo más seguro es que fuera así como lo vio aquella tarde, dada su confianza/arrogancia (escojan ustedes mismos el adjetivo) suprema.

Si, como sugería el amigo de Delgado en El País, la primera semana es tan poco atractiva en lo que se refiere a acción e intensidad, un error humano hizo de este prólogo la excepción frente al resto de esos días. Incluso podía marcar las tres semanas que estaban por seguir.

«En la actualidad puede que los ciclistas y equipos prefieran ir con el pinganillo», dice Perico, «pero para el espectador es una desgracia. Ya no se cometen errores. Todo está controlado y bloqueado. En general, es una carrera diferente». Delgado sonríe y dice con una risita: «Los errores son buenos para las carreras».

Antes de la debacle de Delgado, los otros 197 ciclistas habían calentado las piernas por el trazado del prólogo. Era la primera vez desde 1968 en que las ruedas del Tour giraban sobre el asfalto y adoquines luxemburgueses. Apenas ocho kilómetros es una distancia muy corta como para juzgar la forma en que llegaban los ciclistas, pero sí que daban para lanzar algún aviso psicológico; permiten que los miembros más intensos del pelotón comiencen a mellar el ánimo de los menos robustos mentalmente. Andy Hampsten, con los ojos de EEUU puestos sobre sus espaldas, había dejado de antemano una mezcla de optimismo y cautela. «Hemos venido a ganar la carrera, pero conocemos lo suficiente este deporte como para hacer muchos planes. Ahora mismo no tenemos ningún lastre. Será una carrera muy competida, lo que nos viene bien». Siendo un corredor para el que los primeros días del Tour –cuando las carreteras son llanas, y la carrera va a toda velocidad– eran días en los que perder el menor tiempo posible contra sus rivales de la general, su tiempo estuvo a la altura, 10:12.01. Estaba lejos de haber quedado en tierra de nadie, y lo más importante, había salido indemne.

LeMond, el hombre que ya no levantaba tanta atención, se había mostrado nostálgico. «Me gustaría comenzar el Tour de Francia con esperanzas, y terminarlo fuerte», le había dicho a una de las pocas televisiones que le habían prestado algo de atención durante los días anteriores a la carrera. «Si puedo entrar entre los diez primeros consideraré que esta ha sido una buena temporada». Quien lo oyera debió de quedarse un poco extrañado; y algunos pensarían que era una locura.

Pero mientras dejaba pasar los últimos segundos antes de rodar por la rampa de salida, LeMond tenía toda la planta de los favoritos. Llevando un casco aerodinámico en forma de lágrima y con sus características gafas Oakley, no focalizaba la avenida que se extendía frente a él, sino los próximos diez minutos, así como las tres semanas que tenía por delante. Apretó las fijaciones de sus zapatillas, dio una pedalada hacia atrás para acomodar las bielas en la mejor posición desde la que arrancar y catapultarse rampa abajo, rumbo a la carrera. Mientras la cuenta atrás llegaba al clímax, el

antiguo campeón fijó la mirada en el manillar y la rueda delantera. Una pedalada tras otra. En caliente. A ver si aquel gran día final en el Giro indicaba algo o no.

Para ser un hombre que con tres Tours en sus piernas desconocía lo que era terminar fuera del podio, pedaleaba hacia lo desconocido. ¿Cual sería su destino final? ¿La gloria? ¿La mediocridad? ¿El abismo? LeMond no se preocupaba por su legado, por mantener ese imponente récord intacto. De haber sido así, puede que nunca se hubiera molestado en regresar al Tour, dedicándose a ver los días pasar en la nevada y helada Minnesota. Pero ese no era Greg LeMond. Él era un hombre del presente, y usaría aquella primera semana como vara de medir de su recuperación. Como había declarado, había comenzado la carrera con esperanza. Su estilo durante el prólogo fue fluido y directo, con su cuerpo generando mucha fuerza. De hecho, su velocidad no sugería que hubiera estado fuera nunca. Tampoco lo sugería el tiempo que marcó tras las cuestas y curvas de Luxemburgo (un país que el reconocido presentador de la ABC Al Trautwig puso amablemente en contexto al describirlo como «más pequeño que el estado de Rhode Island»). LeMond quedó apenas nueve décimas de segundo por encima de los diez minutos, lo que le aupó hasta la segunda posición tras la marca establecida por Erik Breukink. LeMond había reducido la ventaja del holandés hasta los seis segundos.

Pese a ser el único ciclista de aquella tarde en rebajar la marca de los diez minutos, Breukink –a diferencia de LeMond y Fignon– había decidido no usar casco aerodinámico, confiando en que su cabeza rapada daría un rendimiento óptimo contra el viento. Y parece que le funcionó tan bien como le venía el recorrido del prólogo, con sus casi ocho kilómetros. Parecía casi hecho a medida para las habilidades del ciclista de Panasonic. Mientras desplegaba todo su poder en la parte llana, cuando el trazado picó hacia arriba en una ascensión de 900 metros de largo que describía un agudo bucle alrededor de la Cote de Pabeiebierg (que el enviado del Guardian describió de manera mordaz como «un grano de arena en comparación con lo que les espera en los Pirineos y los Alpes»), Breukink volaba. Su actuación enviaba un claro mensaje a todos los que lo rodeaban, a esos ciclistas destinados a la lucha por la general, y a los que habían olvidado que ya había vestido la maglia

rosa del reciente Giro durante cinco etapas. Si me ignoráis, que sea por vuestra cuenta y riesgo.

Breukink no era el único que estaba replicando su estado de forma de Italia. Los diez minutos que Fignon marcó en las sinuosas calles de Luxemburgo mostraban la fluidez y estado de forma que lo habían llevado a la gloria apenas veinte días antes. No asumía una postura tan recogida como la de LeMond, prefiriendo llevar un perfil un poco más erguido, puede que con la intención de poder ver mejor el asfalto que tenía delante a través de aquellas gafas ovaladas suyas tan distintivas. Pero le funcionó, relegando a LeMond a la tercera posición, aunque apenas por cuatro décimas de segundo. Esa cercanía entre ambos en el prólogo pareció el preludio de lo que ocurriría durante las próximas tres semanas y 3.260 kilómetros.

Sean Kelly también apretó. Pese a que su objetivo principal era el maillot verde, también sabía que esos primeros días podían reunirle de nuevo con el maillot de líder, tras aquel romance momentáneo de 1983. «Como esprínter», recuerda, «si lograba hacer un buen prólogo, podría pescar después bonificaciones en las primeras etapas y, a lo mejor, lograba el maillot amarillo durante algunos de los primeros días de la carrera».

Y eso fue justo lo que hizo, un buen prólogo. Aunque no pudo descabalgar a Breukink, Kelly se interpuso entre Fignon y LeMond para alzarse con la tercera posición. Los tres acabaron en menos de medio segundo. El corresponsal de Cycling Weekly Keith Bingham hizo una deliciosa comparación, tan propia de la era, diciendo que el trío «había quedado tan cerca entre sí, que solo un buen cronómetro electrónico sería capaz de separarlos».

Pero no todos los irlandeses sonreían. Stephen Roche, segu-ramente el mejor especialista contra el reloj del pelotón, se encontró a veinticuatro segundos de Breukink, una pérdida muy significativa en una distancia tan corta. Era su reaparición en el Tour tras subir a lo más alto del podio de París casi veinticuatro meses atrás, y puede que aquello sugiriese que tendría que recalibrar sus posibilidades de hacer una buena carrera. Las entrevistas que concedió LeMond tras la etapa dejaban adivinar que, a su vez, él mismo estaba recalibrando sus propias esperanzas, aunque en sentido contrario a

las de su antiguo adversario Roche. «Me había dicho a mí mismo que si podía terminar entre los cinco primeros del prólogo, podría quedar entre los cinco primeros de la general», sonrió. Después de aquellos días oscuros y de búsqueda personal del Giro, por las venas de LeMond corría optimismo.

¿Y Delgado? Entró a 2:54 de Breukink, ante quien cedió su maillot amarillo. Pero lo más significativo fue que se vio en la humillante última posición del pelotón. El 198 de 198 ciclistas, y un minuto y medio por detrás del hombre que le precedía, el compañero de equipo de Greg LeMond, Philip Van Vooren. De haber rodado por la rampa de salida cuando tenía que haberlo hecho, su tiempo le habría dejado en la decimosexta posición. Pero claro, sin aquella presión extra que corría por su cabeza, lo más seguro es que su posición en el prólogo hubiera sido mejor incluso.

Hasta qué punto los sucesos de aquel día en el prólogo defi-nieron no solo su participación en aquella edición, sino su carrera ciclista, se entiende mejor tomando una anécdota particularmente ácida que Delgado vivió en el año 2002, cuando el Tour volvió a salir desde Luxemburgo. Acababa de aterrizar desde Madrid, listo para comenzar sus tres semanas de andadura como comentarista para Televisión Española. «Cuando llegué había tres equipos de televisión en el aeropuerto, uno belga, otro holandés y uno francés. Y yo pensando que debía venir alguien importante en el mismo avión; algún famoso o algo».

«¡Oye, Pedro! ¿Podrías contarnos lo que pasó en aquella salida del Tour de hace tantos años...?».

Clasificación General

Erik Breukink (Panasonic/Holanda) 9’54”

Laurent Fignon (Super U/Francia) +6”

Sean Kelly (PDM/Irlanda) +6”

Greg LeMond (ADR/EEUU) +6”

Steve Bauer (Helvetia-La Suisse/Canada) 8”

CAPÍTULO 4

PROBLEMA DOBLE

«Era como tratar de perseguir a un cohete».

Bjarne Riis

2 de julio (mañana)

Etapa 1, Luxemburgo-Luxemburgo, 133 kilómetros

«¡Ey, Perico! ¿Sigues en carrera? Yo en tu lugar me iría a casa».

«Venga, vale, gracias Laurent, ¡gracias!».

Después de la debacle en el prólogo, la primera etapa le reservaba nuevos escarnios a Pedro Delgado, esta vez entonados por el pelotón, por su propia gente.

Tres décadas después sigue escociéndole el recuerdo de un presuntuoso Laurent Fignon que, vistiendo el maillot verde de los puntos –prestado, pues le pertenecía a Erik Breukink, quien estaba un poco ocupado llevando el mucho más prestigioso maillot amarillo– se dejó caer por el pelotón para hacer una parada fisiológica. Desde allí pudo observar al español, quien había optado por mantenerse en el anonimato del pelotón durante la primera

etapa propiamente dicha. Fignon no pudo resistirse a reírse de él. «Me gustaba mucho como ciclista», dice Delgado, «pero era una persona muy desagradable. No se limitó a hacerlo una vez, sino que lo repitió durante dos o tres etapas».

Fuera una tomadura de pelo fraternal o, como parece más probable, un intento despiadado de debilitar aún más la estabilidad psicológica del español, las palabras de Fignon consiguieron esto último. «Estaba muy jorobado, mucho», admite Delgado. «Iba el último. Mi moral estaba...», hace una pausa y sacude la cabeza. «No tenía moral. ¡Estaba en negativo!». Delgado debió estudiar aquella pérdida de tiempo desde un enfoque racional y científico. Para un ciclista con su portentosa habilidad en la montaña, por no mencionar las siete etapas montañosas que había por delante, recuperar esos tres minutos de desventaja era, eminentemente, factible. De hecho, aquella misma mañana dio muestras de aceptar esta situación, al menos delante de las cámaras. «No es más que el prólogo», insistió ante los medios, pendientes de cada uno de sus movimientos anteriores a la etapa. «Me queda todo el Tour por delante y me encuentro bien. Ha sido un revés para mí, pero no para mis esperanzas a partir de hoy. Creo que en lo que queda de Tour todo irá mejor».

Pero en privado, no era capaz de ver el bosque detrás de los árboles. Su cerebro se había negado a echar cuentas, no se daba cuenta de que todavía tenía tres semanas por delante.

Y había un motivo por el que su cabeza no lograba racionalizarlo. «Después del prólogo me odiaba a mí mismo», admite ahora. «Es mi culpa, todo es culpa mía. ¿Por qué lo hice?». Y mi mayor error fue no tomarme una pastilla para dormir. Normalmente duermo muy bien y no necesito nada. Solo había tenido que tomarme una pastilla para dormir en una ocasión, cuando murió mi madre en 1986. Pero esa noche me la tiré dando vueltas en la cama, toda la noche. Como mucho dormiría una hora». Y dormir una hora no era la manera ideal de preparar un día de competición, sobre todo cuando ese día se dividía en dos sectores, un primer sector en el que se recorrían 133 kilómetros por un circuito de Luxemburgo en sentido antihorario y rumbo hacia el sudoeste, al que seguía una rápida contrarreloj por equipos de 45 kilómetros después del

almuerzo.

Delgado no solo recurrió al anonimato del pelotón durante la mayor parte de esa etapa, sino que desde la misma línea de salida –en la Avenida de La Liberté, escenario de su pifia del día anterior– optó por pedalear desde la cola del pelotón, en un intento de evitar las miradas y los dedos admonitorios tanto de los medios como de los aficionados. Puede que también fuera una forma de mortificarse un poco.

Esa era una mañana para aventureros, esos que buscan su momento de gloria mientras los grandes nombres conservan sus energías para la contrarreloj por equipos de unas horas después. Y estaba claro que Søren Lilholt, ciclista danés de veintitrés años que corría en el equipo francés Histor, había sopesado sus opciones. Después de apenas 13 kilómetros saltó tras el primer esprint, una meta volante que ofrecía las bonificaciones en segundos que Sean Kelly tanto anhelaba conseguir. Lilholt siguió acelerando. Dado que había ganado el Tour de Luxemburgo, conocía muy bien esas carreteras.

El pelotón no respondió al ataque de Lilholt. El Panasonic de Erik Breukink se abrió en abanico para controlar el ritmo del pelotón y proteger a su líder, el hombre de amarillo, de cualquier otro acto de insubordinación perpetrado por contendientes más serios para la general. Si el equipo holandés pensó que Lilholt no tendría la fuerza suficiente para mantenerse solo en cabeza, subestimó la raza del escapado. El danés ya había efectuado una cabalgada en solitario para conseguir la victoria en una etapa de la París-Niza de 1988, manteniendo a raya al pelotón durante 160 kilómetros. Y este primer sector solo cubría 133. Le sobraban las fuerzas para hacerlo.

O puede que, en el Panasonic, en un intento de conservar fuerzas para la crono por equipos de la tarde, no consideraran una desgracia perder el maillot amarillo; al menos ante alguien que no contaba de cara a París. Si aquella fuga la hubiera llevado a cabo alguien importante para la general, su respuesta habría sido mucho más enérgica. Ya se sabe, ten cerca a tus amigos, pero más aún a tus enemigos, y todo eso.

Lilholt fue labrando una ventaja de nueve minutos sobre el adormilado pelotón, lo que lo convertía en maillot amarillo virtual.

Pero mientras que los grandes equipos y sus estrellas preferían hacer oídos sordos a la fuga, otro par de ciclistas saltó del pelotón para echarle el guante: el portugués Acácio da Silva, del Carrera, y el francés Roland Le Clerc, del Paternina, el rebautizado equipo cuyo líder era el experimentado escalador español Marino Lejarreta.

Mientras la carrera se adentraba en esa tierra plagada de viñe-dos enclavada en el margen izquierdo del Mosela, rumbo norte, a apenas unos cientos de metros de Alemania Federal, situada en la otra orilla, da Silva y Le Clerc, dieron caza a su presa. Pero no lograron descolgar a Lilholt, quien se aferró a la rueda trasera de este último. Las oportunidades de victoria y maillot amarillo para el joven danés quedaban significativamente mermadas. Si se llegaba al esprint, da Silva era el máximo favorito entre los tres. Pero si los tres no cooperaban para mantenerse en cabeza y fuera del alcance del hambriento pelotón, en cuyas fauces habrían desaparecido sin lugar a dudas cada uno de ellos, todo quedaría en quimeras.

Y consiguieron evadirlo. Con unos cincuenta kilómetros por recorrer, la fuga aún contaba con una ventaja de once minutos. Sobrevivirían. Ahora todo se reducía a qué ciclista pondría más de su parte por ganar el maillot amarillo. Le Clerc, acusó el esfuerzo que habían necesitado para dar alcance a Lilholt, y no pudo contestar a un cambio de ritmo efectuado por da Silva en la misma cuesta en la que había terminado el prólogo del día anterior. El portugués necesitaría un segundo arreón para librarse también de Lilholt, antes de cruzar la línea de meta en el alborozo de la victoria, en la ciudad en la que había pasado muchos de sus años de formación. Había vivido en el gran ducado durante 14 años, desde que tenía 7; no era mal regreso triunfal al hogar, y sus antiguos vecinos los recibieron con grandes muestras de alegría.

Y eso que no era su primera victoria en una gran vuelta. Además de conocer muy bien lo que significaba vencer en el Giro, esta era la tercera victoria de da Silva en el Tour en tres participaciones. En 1987, cuando la carrera se adentró en la Alemania Occidental, mantuvo a raya al suizo Erich Maechler para alzarse con la tercera etapa, con llegada en Stuttgart. Y un año después confirmó su gusto por conseguir victorias en la primera semana de la carrera al regalarse la cuarta etapa, con llegada en la ciudad normanda de

Évreux, donde batió a los mejores esprínteres del mundo en una llegada masiva. De manera más reciente, también había conseguido la segunda etapa del Giro de 1989, en las laderas del Monte Etna, apenas cinco semanas atrás.

Sus dos primeras victorias en el Tour las consiguió mientras corría para el equipo español KAS, donde compartía filas con Sean Kelly. «Acácio había demostrado un talento increíble en sus primeros años como profesional», recuerda Kelly. «Era un todoterreno. Era muy bueno en los esprints, además de poder escalar y de defenderse muy bien contra el crono. Tenía toda la pinta de poder ganar una grande. Tenía la calidad necesaria, pero nunca lo lograría. Era un ciclista al que el mero hecho de montar en bicicleta le hacía feliz, y puede que a veces se tomara todo con demasiada calma. Los logros que lucen en su palmarés son pocos comparados con los que pudo lograr».

El ciclista mexicano Raúl Alcalá vivía cerca de da Silva en Suiza, y ambos solían entrenar juntos. «Era un ciclista rocoso y un muy buen esprínter», recuerda Alcalá, «pero le venían mejor las carreras cortas, al estilo de Dauphiné. Disputar la general de un Tour de Francia es más complicado. No hay tantos muchachos con la calidad necesaria para estar entre los diez primeros. Y él era un ciclista de una semana». La afirmación de Alcalá es coherente con las tres victorias de etapa que da Silva consiguió en la primera semana de diferentes Tours. Pero cuando llegaba la segunda mitad de cada uno, se volvía invisible.

Esta tercera victoria, con el maillot del Carrera tras la desa-parición del KAS al terminar la temporada anterior, fue diferente respecto a las otras dos. Tuvo una recompensa extra. Al llegar a meta con cinco minutos de ventaja sobre el pelotón, da Silva heredaría el maillot amarillo de Breukink. «Si eres capaz de que-darte a unos 15 o 20 segundos en el prólogo, nunca se sabe lo que puede pasar», dice Kelly. «Si consigues meterte en una fuga al día siguiente, puedes hacerte con el maillot amarillo. Y eso fue lo que logró da Silva».

Mientras los medios se agolpaban alrededor de da Silva en la línea de meta, los primeros del pelotón peleaban por la posición en esa subida final.

El mayor protagonista fue el farolillo rojo, el último clasificado en la carrera, Pedro Delgado. Intentó aprovechar la pendiente para arañar unos cuantos segundos en la general, pero vio su ataque abortado y convertido en unos fuegos de artificio que drenaron sus energías, en lugar de haber esperado con paciencia. Ya tendría otras oportunidades en otras etapas.

«Llegado el final traté de saltar», reconoce, con el recuerdo de la etapa todavía cristalino en su mente. «Pero no estaba acostumbrado a hacer ese tipo de movimientos en etapas como esa. Al final, lo único que consigues es gastar fuerzas». El poco descansado cerebro de Delgado tomaba malas decisiones. Y malgastar fuerzas es lo peor que se puede hacer antes de una contrarreloj por equipos, sobre todo si esta llega apenas unas horas después.

Etapa 1

1. Acácio da Silva (Carrera/Portugal) 3:21:36

2. Søren Lilholt (Histor/Dinamarca) +8”

3. Roland Le Clerc (Paternina/Francia) +1’41”

4. Etienne De Wilde (Histor/Bélgica) +4’40”

5. Sean Kelly (PDM/Irlanda) +4’40”

Clasificación General

1. Acácio da Silva (Carrera/Portugal) 3:31:44

2. Søren Lilholt (Histor/Dinamarca) +13”

3. Roland Le Clerc (Paternina/Francia) +1’54”

4. Erik Breukink (Panasonic/Holanda) +4’26”

5. Laurent Fignon (Super U/Francia) +4’32”

2 de julio (tarde)

Etapa 2, contrarreloj por equipos, Luxemburgo - Luxemburgo (46 kilómetros)

«Es la cosa más cruel y devastadora para los nervios a la que te puedas enfrentar».

Sentado en su casa de Colorado, con el brillo del sol reflejándose en la blanca nieve que rodea su casa e inundando el edificio de luz, Andy Hampsten recuerda una de las cosas que más miedo le provocaba en sus días de ciclista: disputar una contrarreloj por equipos el mismo día en que has tenido una etapa en línea.

«Por la mañana intentas guardar todas las fuerzas que puedes y alejarte de los problemas, pero entonces la gente se lía a atacar. Nunca serás capaz de sobrestimar lo extraordinariamente difíciles y caóticas que podían ser esas contrarrelojes por equipos». Y como Hampsten deja claro, no hacía falta que se celebrasen en un día

dividido en dos sectores para que ya fueran horribles de por sí.

«Es una disciplina preciosa, pero como espectador. Yo creo que los profesionales son horrorosos en las contrarrelojes por equipos. Todos están nerviosos, y seguramente tendrán para probar algún cuadro, algunas ruedas o algún componente aerodinámico nuevo. Una contrarreloj por equipos de nueve hombres es muy diferente de las de cuatro que solíamos correr como amateurs por entonces. La velocidad es altísima. Si la estás haciendo bien, tendrás que esprintar durante diez o quince segundos al frente de la fila, y entonces te sientas y te apartas del camino, porque tus compañeros ocupan casi toda la calzada, sobre todo en esas pequeñas carreteras por las que el Tour nos metía. Y luego tienes que esprintar de nuevo para coger la última rueda de la fila».

Al menos esa era la teoría. A Pedro Delgado nadie le dijo que se pusiera al frente en aquella contrarreloj vespertina. Así como Søren Lilholt se tomó las cosas con tranquilidad ocupando la última plaza de la fila del Histor después de sus excesos matutinos, el líder del Reynolds también evitaba tomar el relevo cuando le llegaba el turno de ponerse al frente de su equipo. Pero, aparte de ese intento de saltar del pelotón en los menos de dos kilómetros cuesta arriba finales de la mañana, Delgado no podía achacar esta posición a ningún esfuerzo hercúleo realizado por la mañana. Sus problemas eran psicológicos, y la falta de sueño no ayudaba. Sin querer, se estaba poniendo él mismo la defensa de su título aún más difícil.

Los problemas se hicieron manifiestos de la manera más pública. Cerca de la mitad del recorrido, por el kilómetro 25, Delgado comenzó a descolgarse. Tuvo la grandísima fortuna de que, en aquellos tiempos anteriores a la radio en carrera, uno de sus gregarios más leales, el vasco Julián Gorospe, había visto que su líder no lo pasaba bien. Gorospe, con su gran instinto de lugarteniente abnegado, se dejó caer de inmediato, animando a Delgado y ofre-ciéndole su estela para reintegrarlo en el grupo. Y lo consiguió. Trabajo cumplido.

O eso pensaba. Delgado continuó en el último puesto de la fila del Reynolds, pero mientras que sus compañeros trazaban con toda fluidez una curva a derechas, él volvió a quedarse. Y en esta ocasión el hueco que se abrió entre él y sus compañeros fue significativo. El

instinto de Gorospe, o cualquier otro de sus gregarios, tardó esta vez mucho más en salir a relucir. Cuando por fin se dieron cuenta de que Delgado había caído por la borda, la escena fue cómica. El equipo se desbandó, dejando de pedalear y abriéndose por toda la calzada, esperando a su líder.

El Reynolds no volvería a recuperarse aquella tarde. Amenazados por la ignominia de que el Z-Peugeot los doblase, pese a haber comenzado tres minutos por detrás, acabaron registrando el tiempo más lento de los 22 equipos. De nuevo, nada más cruzar la meta, Delgado desencadenó la histeria colectiva. Los fotógrafos del Tour, los reporteros con micrófonos y libretas, seguían sedientos de la sangre del español.

Al final de aquella jornada, lo único que había conseguido fue abandonar la posición 198, porque dos ciclistas quedaron eliminados al terminar fuera de control. Ahora era el 196 de 196. Hay muchos observadores que, tras estudiar la muerte del campeón, consideran que Delgado perdió el Tour del 89 en el prólogo. Pero no fue así. Perdería la carrera en la contrarreloj por equipos. Tan solo era la segunda etapa y ya estaba a casi diez minutos del maillot amarillo.

El propio Delgado lo admite. «El problema de verdad vino en la crono por equipos. Estaba muy debilitado. Llegué al límite. En el equipo me animaban "¡Venga, Pedro, vamos!", pero me dejé otros cinco minutos. Seguía en la última posición. Todo el mundo, la prensa española, la gente del equipo, me decía "¿qué vas a hacer?" "¿Quieres abandonar?" Pero yo pensaba que si lo hacía y me volvía para casa me sentiría todavía peor que si seguía en carrera. Está claro que había cometido grandes errores, pero lo que necesitaba era recuperarme mentalmente. Y para eso lo mejor es seguir en carrera, no irte a casa. Todo era un problema mental, al 100%».

Lo más sencillo habría sido abandonar la carrera sin hacer mucho ruido, poner como excusa algún problema físico que explicara lo que ocurría. Pero Delgado –puede que por no querer alimentar los argumentos de los que seguían poniendo en duda su victoria del año anterior– siguió en carrera para recuperar tanto su reputación como su prestigio.

Su compromiso impresionó a Paul Sherwen, corredor con siete Tours en sus piernas que ahora comentaba la carrera junto a Phil Liggett para el Channel 4. «Psicológicamente, lo había perdido. Estaba ausente», recuerda. «Estaba totalmente devastado. No podía seguir el ritmo de sus compañeros, o de esos a los que hacía pedazos durante todo el año en las carreras. Tenían que llevarlo a rueda y cuidarlo para que siguiera enchufado a la carrera.

Estás el último de la carrera ¿Qué haces? ¿Qué puedes hacer? Cualquiera diría "bueno, pues para casa. Ya está. Se acabó". Pero Perico nunca se quejó, y a partir de ese punto comenzó a recuperar puestos en la general a diario».

Pero entre el pelotón también había cierta conmiseración. Sean Yates, especialista contrarreloj que acababa de cambiar el Fagor por el 7-Eleven y que había impulsado esa tarde a la escuadra americana hasta la sexta plaza, intenta comprender las tácticas que siguieron en el Reynolds para restaurar la confianza de Delgado y conseguir que remontara puestos en la clasificación general.

«En esa época no se tenían planes específicos para las cronos por equipos. Hoy en día piensas, "vale, esta es la situación: Pedro no se encuentra muy bien. Lo mejor es que él se quede ahí y que el resto no lo descolguemos, bajo ningún concepto. Tenemos que protegerlo y bla, bla, bla". Pero da la sensación de que salieron a fuego, con tres o cuatro tíos a toda máquina, y todo se fue a la mierda. Hoy en día no sucedería algo así. Hay que controlar las cosas que son controlables. Pensar en lo que puede ir mal y trazar un plan. Por entonces lo que se hacía era salir y pedalear lo más fuerte que se podía. No había plan B. Si se iba al carajo, pues mala suerte; y eso que una contrarreloj por equipos puede marcar la diferencia entre ganar o perder».

Y eso fue lo que algunos recordaron esa misma tarde; sobre todo Stephen Roche. Seguramente fue porque la fuerza y el ritmo de metrónomo que aportaba Sean Yates no encontró un buen recambio aquel invierno, pero Fagor acabaría en decimoquinta posición, dejando a Roche el 95. Al terminar el segundo día se vio obligado a enarbolar la bandera blanca en su guerra por la general. En la misma línea de meta admitiría, sin ocultarlo, que «No voy a ganar este Tour. Tengo muchísimas dudas. No me he recuperado después

del Giro».

El descenso en la general de Steve Bauer fue, al menos sobre el papel, dramático, cayendo desde la octava posición hasta la 56. Charly Mottet, del RMO, también perdía, por ahora, su lugar entre los diez mejores, viéndose en el anonimato que daba la plaza 35.

Pese a que Sean Kelly también abandonó las diez primeras plazas, su equipo, el PDM, podía felicitarse por su cuarta plaza en la etapa, sobre todo sabiendo que el momento de desplegar sus fuerzas de verdad sería cuando llegaran las montañas. Pero la actuación más sorprendente del día fue, seguramente, la del ADR de LeMond, quienes entraron en quinta posición, pese a ser mirados con desdén por lo flojo de sus ciclistas. Esa actuación debería haber acallado a algunos escépticos, aunque bastante gente apuntó que no era tan sorprendente, habida cuenta de la experiencia corriendo en el llano de sus seis ciclistas belgas. La montaña seguía siendo la prueba definitiva para LeMond, sobre todo sabiendo que en su equipo apenas contaba con un especialista en montaña para ayudarlo.

Aunque gente como Kelly, Mottet o LeMond hubieran perdido puestos en la general, la mayoría volvería a mejores posiciones durante los siguientes días. Sus respectivas desapariciones no eran más que un incidente temporal, como suele ocurrir después de una contrarreloj por equipos; y resulta casi seguro después de que el ganador lo haga con tanto margen. El equipo vencedor ve que sus ciclistas ocupan las primeras posiciones de la general, en una amplificación artificial de sus habilidades individuales y de la posición real que deberían ocupar. En cuestión de unos días se restablecería el equilibrio. Es por esto que, al terminar este día de sesión doble, el Super U de Laurent Fignon presumía orgulloso de tener a cinco ciclistas entre los ocho primeros de la general después de su victoria. Fue el último equipo en tomar la salida, volaron por el trazado como auténticos gigantes, y su líder –como todo líder que se precie– marcó el ánimo y la ambición del equipo.

Y como él mismo se molestó en dejar claro, también marcó el ritmo. «Dejando un par de momentos breves», escribiría más tarde Fignon, «en la parte final de la prueba nadie pudo echarme una mano para mantener el ritmo». Podía sentir la fuerza en mi interior, esa fuerza que me había acompañado en mis mejores días». El Super U volvió

a entrar en la ciudad de Luxemburgo como el conjunto más unificado, más resuelto, y lo que es más importante, como el más rápido de los 22 en competición. Más que una advertencia hacia el resto de equipos, su actuación fue una estridente demostración de intenciones.

Si aún no lo sabía, Bjarne Riis (la mano derecha que Fignon había reclutado hacía poco) pudo comprobar esa tarde que corría en un equipo en el que el talento y la ambición iban de la mano. En este equipo, el objetivo principal era conseguir la victoria en el Tour triturando a la oposición. «Con Gérard Rué, Thierry Marie y Fignon al frente, el martilleo fue constante desde la misma salida», recuerda. Íbamos muy rápido. Mucho. Yo veía que volaba, y cada vez que me tocaba ponerme al frente de la línea, daba absolutamente todo lo que tenía. Fignon y Marie estaban entre los mejores contrarrelojistas del mundo, y podían pedalear al frente efectuando unos relevos más extensos. Cada vez que se ponían delante era como tratar de perseguir a un cohete».

En su primera etapa real del Tour, Riis conseguía la victoria. Hoy recuerda que «fue fantástico. Esos chicos eran unos fenómenos. Fignon estaba muy fuerte, pero Thierry Marie estuvo –ahhhh- excepcionalmente fuerte durante esa etapa. Nos dotó de gran impulso y ventaja respecto al resto».

Al ser el ciclista del Super U mejor clasificado, Fignon se puso tercero de la general, detrás de da Silva y Lilholt. Y su ventaja sobre sus rivales para la general era psicológica, también. Gente como Delgado, Roche o LeMond estaba en el vagón de cola y cada uno de ellos luchando contra sus propias variables, ya fueran mentales (Delgado), políticas (Roche) o físicas (LeMond). Todos tenían alguna distracción. Todos tenían algo de que preocuparse. No podían limitarse a salir y pedalear.

Mientras tanto, Fignon –a pesar de haber formado él mismo parte de ese vagón de cola en sus cinco años de apariciones lagu-nares en el Tour– se había recuperado de todos sus males y lesiones. Había neutralizado sus propios intangibles. De hecho, si se tiene en cuenta la crono por equipos como prueba irrefutable, las había hecho saltar por los aires.

Le había costado mucho tiempo recuperar esa forma y estado físico que tuvo durante los primeros años en que formó parte del ciclismo profesional. En 1981, Fignon había participado en el Tour de Córcega como amateur, y pudo comprobar que era capaz de seguir el ritmo del dos veces vencedor del Tour, Bernard Hinault, en una etapa de la montañosa isla mediterránea. El jefe de Hinault, Cyrille Guimard, se fijó en el potencial que albergaban las jóvenes piernas de Fignon (apenas tenía veinte años), y rápidamente le ofreció un contrato profesional para la siguiente temporada, por el cual se vería como compañero de Hinault y LeMond en el equipo Renault. Fignon se referiría más tarde al equipo Renault como «el equivalente ciclista de hacer la carrera en Oxford o Cambridge». Después de liderar brevemente el Giro en su temporada de debut como profesional, el primer Tour de Fignon fue el de 1983, edición que ganaría de manera sorprendente, aunque hay que tener en cuenta la ausencia de Hinault. Además, lo cierto es que la buena fortuna se puso un poco de su parte. Pascal Simon, que había sido líder durante varias etapas, se rompió el omóplato durante la décima etapa, y después de luchar contra el dolor durante unos días, acabó abandonando y entregándole el maillot amarillo a Fignon. Después de que el vencedor de la edición de 1980 Joop Zoetemelk diera positivo, el francés de 22 años disfrutó de una cómoda carrera sin apenas presión hasta París.

La victoria de 1984 fue mucho más meritoria para Fignon, por lo que le deparó mayor gloria. Cara a cara contra su antiguo compañero de equipo Hinault (que ahora era el líder del equipo La Vie Claire, de Bernard Tapie), Fignon acabó con el veterano, cimentando su margen de victoria de más de diez minutos gracias a cinco victorias de etapa.

Estaba en su mejor momento como ciclista, y tenía otros diez años potenciales por delante para aumentar su gloria. Fignon le contaría a Edward Pickering, de Cycle Sport que «en 1984 no quedé muy lejos de la perfección... En ocasiones hablaba con mis compañeros de equipo y ellos me decían que les dolían las piernas todo el rato. Durante las carreras, durante los entrenamientos... Y yo ni me imaginaba qué era eso; jamás había día en que no dijeran que les dolieran las piernas. Y yo puedo asegurar que, durante el Tour de Francia de 1984, prácticamente no me dolieron las piernas en toda

la carrera. De hecho, al comenzar 1985, estaba incluso más fuerte que el año anterior. De no haber sufrido esa lesión que me hizo parar, le puedo prometer que mi carrera habría sido muy diferente. Estaba fortísimo, y me salía tan natural. Pero entonces me detuve, así de simple».

Esa lesión –en el tendón de Aquiles, que precisó de cirugía mayor– condujo a Fignon a sus peores años en el Tour, un periodo en el que apenas terminaría la carrera en una ocasión tras cuatro intentos. Después de perderse la edición de 1985, el año siguiente se retiraría al llegar a Pau después de que el médico del equipo le tomara la temperatura y marcara 39 grados. Su séptima plaza de 1987 sugería que su regreso a los días dorados podría ser inminente; pero las esperanzas se evaporaron apenas doce meses después, cuando abandonaría de nuevo. Esta vez por culpa de los efectos secundarios que le provocó una solitaria.

Sus ansias por conseguir una tercera victoria en el Tour se veían exacerbadas por el hecho de que no solo era el líder del Super U, sino que también era el copropietario. En 1985 Renault decidió suspender todos sus esfuerzos de patrocinio deportivo. Pero la respuesta de Fignon y Guimard no fue la de navegar rumbo a la puesta de sol en busca de contratos con otros equipos. En su lugar idearon una nueva fórmula de propiedad de un equipo ciclista, alejada de la tradicional. Lo normal era que el patrocinador fuera el dueño del equipo; pero Fignon y Guimard establecieron su propia empresa de márquetin que sería propietaria del equipo; el patrocinador con el que se firmara pagaría, simplemente, por el espacio de patrocinio en el maillot del equipo.

Esto les daba la oportunidad de trabajar sin verse obligados a escuchar las opiniones y consejos de nadie acerca de la manera en que lo dirigían. No eran meros empleados sujetos a los caprichos de sus patrones. Eran los propietarios y podían elegir seguir el camino que ellos decidieran.

Siempre y cuando ambos estuvieran de acuerdo, claro. El periodista de Reuters François Thomazeau explica que «la relación entre ambos era bastante paternofilial. Estaban muy cercanos uno al otro, mucho más de lo que Guimard jamás lo estuvo de Hinault. Ambos eran testarudos y tomaban las decisiones por consenso, pero en mi

opinión, Guimard era la cabeza pensante. Fue el primer mánager moderno en muchos aspectos, siempre atento a las mejoras técnicas y científicas. Sabía lo que hacía, de verdad lo sabía. Pero la diplomacia no era su fuerte, y sus patrocinadores acababan hartos de él. Super U les dejó al terminar la temporada de 1989».

La propia falta de diplomacia de Fignon es legendaria, y hay anécdotas en las que suele aparecer como una criatura de una impaciencia y volatilidad feroz. «No era la persona más popular», dice Thomazeau. «Lo vi negar autógrafos a niños de la manera más grosera. Tampoco creo que fuera un mal tipo en el fondo. Era un poco tímido, y no creo que disfrutara con la atención de la prensa». Thomazeau también apunta a que Hinault, a pesar de sus cinco victorias en el Tour, nunca logró unir al país. Sin embargo, Francia se sentía orgullosa por aquellos que jamás vencieron el Tour, ciclistas como Jean-François Bernard y Ronan Pensec. «Por entonces solíamos sentir apego por los perdedores...».

Tampoco es que a Fignon le preocupara mucho la ausencia de apoyo del público o de la prensa. El único apoyo que buscaba era en las filas de su equipo; quería el respeto y el compromiso inquebrantable de sus ciclistas del Super U. «Fignon daba las instrucciones en un tono neutral y amistoso», escribiría más tarde Bjarne Riis. «Nada de gritos ni de palabras malsonantes. Siempre estaba calmado y era un perfecto caballero».

«De haber sido un imbécil no creo que yo me hubiera querido sacrificar por él de la manera en que lo hice. Has de estar tan dispuesto a luchar por tu líder como lo estarías a luchar por ti mismo. Y, además, que tu líder gane es bueno para tus finanzas. Por cada buen resultado que Fignon obtenía, yo me llevaba parte del premio económico».

Después de cinco años de turbulencias y mala fortuna, Fignon era el aspirante a la general mejor clasificado transcurridas dos etapas del Tour de 1989. Estaba fuerte, como también lo estaba su equipo. Esa noche, el dulce y profundo descanso llegaría rápido, con el Super U soñando con las glorias futuras, y muy probablemente, con el premio económico.

Y lo más seguro es que todo lo contrario ocurriera en el hotel del

equipo Reynolds. Después de no haber pegado apenas ojo la noche anterior y del segundo plato de humillación que sufrió en la crono por equipos de la tarde, Pedro Delgado debió de ver con buenos ojos tomarse un tranquilizante que le hiciera dormir. De haber conocido los titulares de los periódicos que estaban en las rotativas mientras él se marchaba a la cama, seguro que se la habría tomado.

Etapa 2

1. Super U 53’48”

2. Panasonic +32”

3. Superconfex +49”

4. PDM +50”

5. ADR +51”

Clasificación General

1. Acácio da Silva (Carrera/Portugal) 4:27:27

2. Søren Lilholt (Histor/Dinamarca) +26”

3. Laurent Fignon (Super U/Francia) +2’37”

4. Thierry Marie (Super U/Francia) +2’41”

5. Pascal Simon (Super U/Francia) +2’48”

CAPÍTULO 5

EL HOMBRE DE MONTERREY

«Solté un duro ataque, y me dejaron ir.

Salí lo más fuerte que pude».

Raúl Alcalá

3 de julio

Etapa 3, Luxemburgo - Spa-Francorchamps, 241 kilómetros

Los periódicos matutinos fueron brutales al describir la ruina en que se había sumido Pedro Delgado en Luxemburgo. «Fignon ejecuta a Delgado» gritaba el titular de L'Equipe , poniendo de relieve que la actuación del Super U en la tarde anterior había acabado con cualquier posibilidad de que el español llegara de amarillo a París. El periódico español As fue algo menos dramático en su tono, aunque su mensaje fue inequívoco: «PERICO, ADIÓS».

La locura del día anterior provocó que cambiase el hombre que se esperaba que llegaría de amarillo a París, obligando a los corredores de apuestas de todo el continente a ponerse a trabajar desde el mismo momento en el que abrieron las puertas de sus negocios el lunes por la mañana. Borrador en mano, desencadenaron una

borrasca de nubes de polvo de tiza, a la vez que un nuevo favorito se erigía, frenético, como el principal aspirante para la victoria de la general. El nombre escrito ahora en tiza en lo más alto de las listas era, como no podía ser de otra manera, el de Laurent Fignon.

Lo visto en la contrarreloj por equipos obligó a este cambio. No era solo que las preocupaciones y el infortunio de Delgado ensombrecieran sus posibilidades de, tan siquiera, terminar el Tour, sino que el equipo Super U estaba realizando un despliegue de virtudes en dirección opuesta a lo que mostraba el vacilante líder del Reynolds. La fuerza y resolución con la que había actuado el Super U la tarde anterior hacía complicado que nadie apostase en su contra; desde el primer punto de control habían demostrado ser toda una garantía Por eso, la cuota contra Fignon había caído hasta 9-4, mientras que Delgado se vio relegado a una cuota innegablemente más realista (de hecho, puede que fuera incluso optimista) de 4-1.

La tercera etapa les brindaba a los contendientes por la general la oportunidad de conservar fuerzas y mantener la pólvora a buen recaudo para la larga contrarreloj individual que habría esa semana. Por ello, esta larga etapa que se adentraba en Bélgica –y terminaría en el circuito de Fórmula 1 de Spa-Francorchamps después de atravesar los ondulantes bosques de las Ardenas– daba la oportunidad de brillar a otros. Y hubo un ciclista que dio la bienvenida a dicha oportunidad con los brazos bien abiertos y una enorme sonrisa en su cara. Su nombre era Raúl Alcalá.

El mexicano había sido uno de los nuevos fichajes del PDM para la temporada de 1989, junto a Sean Kelly. Hasta entonces había sido una de las principales figuras del 7-Eleven. Durante el Tour de 1987 había logrado el maillot blanco reservado al mejor joven, además de quedar tercero en la clasificación por el maillot a topos de la montaña. Era un miembro tan popular como efectivo del escuadrón de Jim Ochowicz.

«Me encantaba tener a Alcalá en el equipo», dice Andy Hampsten. «No ser el único líder. Nuestra idea era tratar de ganar el Tour de Francia, y para ello resultaba mejor contar con dos escaladores, en lugar de uno solo. Comprendimos que no podía rechazar la oportunidad de fichar por un equipo tan grande como el PDM, y

poder ganar más dinero. Eché mucho de menos tenerlo a mi lado».

Sentado en el sofá de su casa de Monterrey junto a su compa-ñera Mercedes, quien le refresca la memoria sobre algunos momen-tos de su carrera, Alcalá recuerda que el 7-Eleven fue el mejor equipo en el que crecer durante sus primeros años de formación en el profesionalismo. «Fue mi primer equipo, y quise seguir con ellos todo el tiempo que fue posible. La gente que había allí, Jim Ochowicz, Mike Neel, me protegieron muy bien».

«Como éramos un equipo pequeño, no teníamos demasiadas responsabilidades. Había menos presión. Cuando creces en un equipo pequeño, resulta fantástico desarrollarte poco a poco. Disfrutar del tiempo necesario para coger experiencia, y no verte bajo la misma presión a la que se veían sometidos gente más grande como Hinault o LeMond. Pero al llegar mi tercer año, crecieron mis responsabilidades. Me dieron mi calendario para esa temporada. "¿Cuál quieres ganar?" Siempre hubiera preferido el Tour de Francia, pero para un ciclista joven era muy complicado. Pero siempre intenté ganarlo».

Además de que el PDM ofrecía una base más sólida para atacar la general del Tour, la diferencia en las condiciones hizo que a Alcalá le diera un vuelco el corazón. «¡Tenían de todo!», ríe. «Cuando todavía corría para el 7-Eleven, siempre me quedaba embobado mirándolos. Tenían grandes camiones y un gran autobús. "¡Guau! Quiero correr en ese equipo algún día..."».

A nadie le sorprendió que Alcalá quisiera cambiar de equipo. Muestra su teléfono para enseñarme una fotografía. En ella se ve a varios ciclistas profesionales que dormían juntos en el gimnasio de un colegio tras una etapa en la que el Tour había llegado a la estación pirenaica de Superbagnères. Pero esta escena no está tomada en las austeras décadas de los 40 o 50. Ver a Pedro Delgado al fondo de la fotografía en una cama plegable confirma que en realidad su antigüedad es de 1986. Se puede identificar a otros ciclistas del Reynolds, además de ciclistas del Hitachi y del 7-Eleven. Resulta un poco impactante que esas fueran las condiciones que tuvieran que soportar los mejores ciclistas del mundo tan poco tiempo atrás como lo es la mitad de la década de los 80. Y la palabra adecuada es esa, «soportar». «Ahí todo el mundo roncaba y

tosía», se ríe Alcalá. «¡Tío! ¡Si nunca teníamos agua caliente! Yo no soportaba ducharme así. Imposible. Era un horror. En el 7-Eleven viajábamos en pequeños coches, y te tenías que cambiar de ropa en ellos después de cada carrera. Incluso nos hacíamos nuestra propia colada. En el PDM entregábamos la colada y contábamos con ducha en el autobús. Y eso marca una gran diferencia».

Alcalá habría sido un gran fichaje para cualquier equipo de la época. Era un ciclista compacto y engañosamente fuerte, con un talento inmenso tanto en la montaña como en la contrarreloj. Detrás de su sonrisa fácil acechaba una férrea ambición, que mostraba un ciclista capaz de conseguir un podio en París en uno o dos años. De hecho, varios equipos intentaron incorporarlo a sus filas. Pero solo había un destino posible. «Tuve muchas conversaciones con [los mánagers del PDM] Jan Gisbers y Manfred Krikke. Cada día me hablaban como si fuera su hijo. Me encandilaron y por eso me fui con ellos». Tampoco se podía olvidar el aspecto económico. Alcalá confirma que «iba a ganar más dinero. Cuatro veces más de lo que ganaba en el 7-Eleven. Y por entonces eso era mucho dinero. Fue uno de los mejores contratos en el ciclismo. Cerca de un millón de dólares. Muy cerca».

En el 7-Eleven comprendieron que era una oferta que Alcalá no podía rechazar. «Jim Ochowicz y Mike Neel se mostraron muy comprensivos. “Raúl, si prefieres correr para ellos, es tu decisión. Adelante. Haz lo que consideres. Tienes nuestro apoyo para irte”. Con esos muchachos las cosas siempre estuvieron muy claras. Todo fue siempre muy directo y sincero. No hacían nada a tus espaldas».

Si en el 7-Eleven la vida era notablemente tranquila, el contrato de Alcalá con el PDM llegó cargado de expectativas y presión («esperaban de mí un montón de cosas, incluso una temporada esperaban que ganara el Tour de Francia»). Y en la tercera etapa del Tour de 1989, una larga etapa con la meta situada de forma surrealista en un circuito de carreras a motor, el joven mexicano le dio a su nuevo equipo motivos para confiar en que su fichaje había sido un movimiento de lo más acertado. La carrera apenas contaba con 48 horas de vida.

A pesar de la distancia, la primera parte de la etapa estuvo marcada por un ritmo agresivo, como Alcalá recuerda. «Desde el momento

en que agitaron el banderín comenzaron los ataques, y duraron 30 o 40 kilómetros. No paraba. Era un ataque tras otro, y luego otro más». Estas no son las condiciones que mejor le venían a Sean Kelly, compañero de Alcalá, que se suponía que iba a luchar por los puntos del esprint intermedio para conseguir unos pocos segundos de bonificación con los que acabar con el liderato de Acácio da Silva. En lugar de eso, cuando la carrera abandonó definitivamente Luxemburgo para entrar en Bélgica, el ciclista del Panasonic John Talen se embolsó la mayor cantidad de segundos de bonificación en los tres primeros esprints. Puede que el irlandés tuviese la vista puesta en un objetivo ulterior. La meta, situada en el abrupto circuito, le venía como anillo al dedo.

Pero mientras la etapa se desarrollaba, sería el otro chico nuevo del PDM quien acabara representando la mejor esperanza del PDM de cara a la victoria. Alcalá había entrado en uno de esos primeros ataques tempraneros, y siguió adelante ayudado por la corriente. «Estaba en cabeza y me di cuenta de que nadie saltaba para cerrar el hueco. Era una gran escapada, con alrededor de quince muchachos».

A apenas unos kilómetros del circuito de Spa-Francorchamps, la escapada había quedado reducida hasta las nueve unidades. Y les estaban ofreciendo la oportunidad de llevarse el gato al agua. En cabeza del pelotón, tanto el PDM como el TVM se habían abierto a lo ancho de la calzada y habían reducido el ritmo, otorgándole a sus hombres de la fuga la oportunidad tanto de sobrevivir escapados, como de buscar la victoria de etapa.

Cuando esos primeros ciclistas pisaron el asfalto del circuito, solo quedaban cuatro. El PDM no era el único equipo holandés con representación; TVM tenía al danés Jesper Skibby, mientras que Patrick Tolhoek defendía los colores del Superconfex. El otro ciclista era Thierry Marie, representando al Super U, al que después se le uniría su compatriota, y ciclista del Toshiba, Marc Madiot, para sumar un quinto miembro al grupo que lucharía por la victoria. Lo más sorprendente es que no hubiera un belga entre ellos, ni uno en posición de luchar por la victoria en la única etapa de ese Tour que iba a finalizar en su país.

El circuito de Spa-Francorchamps cuenta con una identidad propia

entre los circuitos de Fórmula 1. Combina largas secciones entre bosque con grandes desniveles. Un mes después, el vigente campeón de Fórmula 1 Ayrton Senna domaría el circuito bajo unas durísimas condiciones de lluvia y viento. El día antes de la meta del Tour, Eddie Lawson se había adjudicado la carrera de 500cc en el Gran Premio de motociclismo de Bélgica. Sin embargo, a diferencia de esas dos carreras a motor, el Tour optó por dar la vuelta al circuito en sentido contrario a las agujas del reloj.

Alcalá había visto la carrera de motos del día anterior, y en la pantalla, las subidas no parecían tan duras. La facilidad con la que hombre y máquina remontaban cada inclinación parecía suavizarlas. Sean Kelly, resignado a quedarse en el pelotón habida cuenta de que su compañero estaba presente en la fuga de cinco, recuerda que lo que se encontraron no fue, para nada, un circuito con pequeñas ondulaciones. «Era muy difícil, muy complicado. Cuando ves a los coches de Fórmula 1 pasar por allí a x kilómetros/hora no te das cuenta de la pendiente que tiene esa maldita colina. Pero cuando vas por allí con una bicicleta es cuando sientes el circuito de verdad. Cuando bajamos de la colina hacia la meta, incluso sobre la bicicleta, la velocidad era enorme».

La etapa concluía con dos vueltas al trazado de siete kilómetros, y según se acercaron a la campana de meta, la escapada pudo comprobar por vez primera lo rápido que era el descenso de 500 metros que conducía a la subida final. Alcalá, el máximo instigador de la fuga (y aun así el que parecía más fresco de los cinco), los condujo a la campana y rumbo a los últimos kilómetros.

El mexicano tenía dos objetivos que cumplir en esa última vuelta: por supuesto, la victoria de etapa, pero también lograr la mayor distancia posible sobre el pelotón para conseguir el mayor salto en la clasificación general del que fuera capaz. Por eso lideraba el grupo en lugar de limitarse a ir a rueda del resto, preparando su ataque final cuando llegara el momento del esprint. Por supuesto que no iba a hacerle ascos a la victoria de etapa, pero también jugaba una mano a mayor plazo.

Siendo el ciclista mejor situado en la general de ese grupo, Thierry Marie tampoco haría ascos a ese ritmo. Le otorgaba la mejor oportunidad de obtener el maillot amarillo esa misma tarde, y era

infinitamente preferible a formar parte de un grupo que cada vez va más despacio porque los miembros que lo integran están jugando entre sí. Pero tal y como iba, la ventaja de Marie no iba a ser suficiente para despojar a Acácio da Silva del maillot amarillo. El pelotón estaba ahora en plena carga por el circuito, una gran bandada de ciclistas revoloteando de un lado a otro, en un intento colectivo de encontrar la mejor trazada, emulando a la que los Senna, Alain Prost y Nigel Mansell habían hecho tantas otras veces sobre este circuito.

Mientras que Alcalá y Marie tenían la vista fija en el futuro, los otros tres ciclistas –Skibby, Tolhoek y Madiot– solo pensaban en el presente más inmediato, la victoria de etapa. Mientras iban cayendo los últimos metros, comenzaron los engaños. Skibby invitó a Tolhoek a tomar la cabeza del grupo, ante lo que el holandés resopló y declinó la amable invitación, intentando dar a entender que la inesperada violencia de la colina lo había dejado sin fuerzas. Podría ser.

Al comenzar la larga ascensión a la colina, el grupo comenzó a perder velocidad y se desperdigaron a lo ancho de la calzada. En parte debido al terreno, pero, sobre todo, como juego psicológico. Comenzaron a lanzarse miradas, a leerse las intenciones mientras escondían sus cartas. ¿Quién lanzaría el primer guante? Alcalá, que aún parecía estar más fresco que el resto, no necesitó una segunda invitación. Con la calzada virando a la izquierda, entró por la parte interna, midiendo perfectamente los tiempos de un ataque en el que se vio perseguido de cerca por el piloto que transportaba al cámara. Los otros cuatro ciclistas reaccionaron, pero sin mantener el esfuerzo, desbaratando su respuesta mientras uno a uno volvían al sillín y pedían al resto que mantuviese la caza. Su indecisión y peleas bara-tas fueron todo un regalo para Alcalá, quien cargó por la larga recta Kemmel abajo, mientras sus piernas devoraban los últimos metros.

Cuando pasó por debajo de la pancarta de Stella Artois que marcaba el último kilómetro, la primera victoria de etapa para un mexicano era más que segura. Alcalá se lanzó por el descenso final, con cuidado de no tocar los bordillos pintados de rojo y blanco que marcaban el interior de la curva, saliendo de nuevo por el lado

contrario para obtener la victoria. La tardía reacción del resto del grupo redujo el hueco hasta los cinco segundos, pero los jueguecitos en los que habían perdido el tiempo los privaron de esa victoria de etapa que, por la longitud de la etapa y sus esfuerzos, tanto merecían. Skibby entró segundo, adelantando a un Tolhoek que «en-realidad-no-estaba-tan-cansado».

Da la sensación de que Alcalá ha vuelto a repasar men-talmente esa última vuelta de Spa-Francorchamps muchas veces en estas décadas, disfrutando de la belleza de su limpia escapada. «Estaba en el momento preciso en el lugar adecuado», recuerda. «Solté un duro ataque, y me dejaron ir. Di todo lo que tenía, porque de otro modo, esos muchachos me habrían vencido. Jesper Skibby era más rápido que yo al esprint. Tenía dos opciones, o me iba en solitario o esperaba hasta el esprint en cuesta. Así que opté por un ataqué más sostenido, y ese era el mejor momento para efectuarlo». Cuando el pelotón entró en meta, a menos de un minuto de Alcalá, los espectadores tuvieron la mejor comprensión de lo abrupta que era la bajada final. Igual que los vagones de una montaña rusa, el pelotón voló por la parábola en bajada alcanzando velocidades de 80 kilómetros por hora, antes de verse catapultados cuesta arriba en dirección a la meta. «Incluso sobre una bicicleta, la velocidad era altísima», dice Sean Kelly. El irlandés tuvo que dejar sus ambiciones –tanto de obtener una etapa como de mejorar su posición en la general– para otro momento. Y lo mismo ocurrió con el resto de favoritos, que se mantuvieron en sus posiciones después de reubicar a Alcalá, quien había pasado de la vigesimosexta a la sexta posición. Fignon también se movió, solo que perdiendo su puesto entre los tres primeros. ¿Y quien ocupó ese lugar? Su compañero de equipo, Thierry Marie, que ahora aventajaba a su líder en 40 segundos.

Etapa 3

1. Raúl Alcalá (PDM/México) 6:34:17

2. Jesper Skibby (TVM/Dinamarca) +5”

3. Patrick Tolhoek (Superconfex/Holanda) mismo tiempo

4. Thierry Marie (Super U/Francia) +6”

5. Marc Madiot (Toshiba/Francia) mismo tiempo

Clasificación General

1. Acácio da Silva (Carrera/Portugal) 11:02.34

2. Søren Lilholt (Histor/Dinamarca) +24”

3. Thierry Marie (Super U/Francia) +1’57”

4. Laurent Fignon (Super U/Francia) +2’37”

5. Pascal Simon (Super U/Francia) +2’48”

4 de julio

Etapa 4, Lieja - Wasquehal, 255 kilómetros

El cuatro de enero de 1989 Bjarne Riis contemplaba la vida, el universo y todo lo demás. No se podía decir que el danés sufriera una crisis existencial, pero sí analizaba su futuro como ciclista profesional tras una temporada –la anterior– en la que no pasó de ser un gregario anónimo e infrautilizado en el equipo Toshiba. «Un desastre»; así define su paso por aquel equipo francés. «Nada me fue bien».

Durante los meses de invierno tuvo que aceptar un empleo de oficina en su hogar temporal de Luxemburgo para poder pagar las facturas. Ningún equipo había expresado deseo alguno de hacerse con sus servicios. Parecía que el ciclismo le había dado la espalda. Y el sentimiento era mutuo. Una de las primeras cosas que aparecían en su agenda era regresar a Dinamarca y olvidar la bicicleta en el garaje.

Y entonces sonó el teléfono.

Seis meses después, Riis formaba parte de una escapada de tres hombres en la cuarta etapa de su primer Tour de Francia. Teniendo en cuenta que defendía la equipación blanca, amarilla y roja del Super U de Laurent Fignon, obtenemos una pista muy clara de quién estaba al otro lado del hilo telefónico en enero.

En septiembre del año anterior, Riis había participado en la Vuelta a la Comunidad Europea, nombre temporal que tuvo la carrera francesa por etapas más conocida por el nombre de Tour del Porvenir. Fue la única carrera que hizo con el Toshiba desde el Giro de Italia que había terminado en mayo. Fignon, todavía convaleciente tras los efectos debilitantes de aquella tenia, se acercó a Riis y a un par de corredores más porque, según el danés, «necesitaba un poco de ayuda durante un par de días. Y le echamos una mano. ¡Necesitábamos ganar dinero! Pareció impresionado, y supongo que habló con Cyrille Guimard sobre la posibilidad de contratarme.

No volví a saber nada de él, pero entonces, de repente, el 4 de enero me telefonearon. Lo normal era que para esa fecha ya hubieras firmado con algún equipo. “Tenemos una plaza libre.

Vente a nuestra concentración"». Aceptada la oferta de 12.000 coronas danesas al mes (poco más de 1.000 euros), Riis pasó el examen y Fignon lo seleccionó como su lugarteniente de confianza, su guardaespaldas y protector.

«Guimard había elegido a otro ciclista como mano derecha de Fignon», escribió Riis en una ocasión, «pero tuvo que cambiar de opinión cuando el propio Fignon le dijo que quería que fuera yo. Al haber sido él mismo quien me escogió, el propio Guimard comenzó a fijar su atención en mí casi de inmediato, deseoso de convertirme en el mejor ciclista que pudiera llegar a ser. Y no se cortó a la hora de decirme qué tenía que hacer». Riis fue un claro beneficiado del doble papel de Fignon en el equipo, como líder y copropietario.

Aquella unión dio frutos muy rápidamente. Y frutos valiosos. «Ganamos el Giro», dice con orgullo. «Me encontraba muy fuerte y ayudé mucho a Fignon. Era el tío que iba por delante de él cada día, conduciéndolo a través del pelotón. De alguna manera, resultó que era bueno en ese trabajo. Y pensé "esto es para lo que he nacido". Fignon estaba a salvo cuando iba a mi rueda. Siempre por el lado bueno, siempre en la mejor posición. Ese era mi trabajo».

Y el leal lugarteniente disfrutó de su propio momento de gloria cuando logró la victoria en la novena etapa del Giro, llegando a la ciudad de Umbra de Gubbio. «Siempre recordaré ese día. Llevaba ocho días delante de Fignon, sin hacer nada más que pedalear. Era una etapa larga y dura, y al final había un tramo en falso llano larguísimo. Todo el mundo atacaba, y yo vigilaba. De repente, Fignon se acercó a mí y me dijo, "Bjarne, a por ella. Tira". No tuvo que repetírmelo. Llegué a meta junto a Dimitri Konyshev, y lo gané en el esprint».

La confianza que la victoria en la etapa de Gubbio le dio a Riis relució en la cuarta etapa del Tour, cuando en compañía de su antiguo compañero del Toshiba, Martial Gayant, y Federico Echave, del equipo español BH, desplegaba fuerzas a través de las estrechas calzadas de la Bélgica rural. Mientras que el terreno debió de ser toda una sorpresa para Echave, ganador de la etapa de Alpe d'Huez en 1987, la etapa se ajustaba más al fornido Riis. Después de haber corrido las clásicas de primavera para Fignon, el danés regresaba a terreno conocido en la etapa de Lieja hasta el norte de Francia,

incluyendo nueve secciones de adoquines cerca de la frontera belga, nueve oportunidades para saborear el «infierno del norte».

La carrera más famosa sobre esos adoquines, la París–Roubaix, lanza su particular desafío cada abril, reto del que a menudo los participantes salen chorreando y cubiertos de barro, debido a la humedad del comienzo de la primavera en el norte de Francia. Pero esos mismos adoquines representan algo muy diferente en el seco calor de julio. Además, los gladiadores de la París–Roubaix salen directos a la victoria. Es una guerra de un solo día en pos de la gloria individual. No es, para nada, como una carrera por etapas, en la que hay que pensar en los días venideros. Esto es lo que explica en parte que este tipo de etapas de adoquines en carreras por etapas no ofrezcan tanto drama como los organizadores esperan. Quitando el grupo de escapados de Riis, cuyo ataque se desencadenó a cincuenta kilómetros de meta, la mayoría del pelotón estaba compacto al pasar sobre el pavés. «Los adoquines estaban secos», recuerda Kelly, «así que no nos esperaban demasiadas sorpresas. No llegaron a romper la carrera. Seguíamos formando un grupo bastante grande. Siendo yo un clasicómano, me habría venido mejor que el tiempo hubiera sido más húmedo; pero claro, cuando está húmedo es más peligroso. Te puedes ver fuera por una caída». Lo cierto es que todos los directores deportivos, después de mirar la predicción del tiempo aquella mañana, estarían, en el fondo, complacidos ante lo que se anunciaba como un día decepcionante. En el pelotón no había muchos clasicómanos, así que la supervivencia lo era todo. Tenía que haber un mañana.

Pero eso no significa que los tramos de adoquines no depa-raran incidentes. Sean Yates podía haber sido uno de los favoritos para la victoria de etapa, sobre todo porque conocía muy bien las calles por las que pasaba la meta en Wasquehal, habiendo ganado la contrarreloj individual que se disputó allí un año atrás, cuando consiguió un nuevo récord de velocidad media en una etapa del Tour. Sin embargo, las esperanzas de un segundo Wasquehal se evaporaron cuando provocó una dura caída a 35 kilómetros de meta. Estrenando aquel día un nuevo corte de pelo, cortesía de una maquinilla de afeitar que le había prestado su compañero de equipo Jeff Pierce («me quería dejar algo parecido a una cresta de mohicano. ¡Ganancias marginales!»), Yates se fue al suelo mientras

realizaba tareas de gregario, llevándose consigo a otros dos ciclistas, incluido Thierry Marie.

«Mi cometido era proteger a Andy Hampsten, porque no estaba tan acostumbrado a pedalear sobre adoquines», explica. «Seguramente era el más indicado para realizar ese trabajo, porque era grande y fuerte, y podía mantenerlo a salvo. Y en esta etapa resultaba muy importante, porque la siguiente sería la larga contrarreloj individual, que si eres uno de los favoritos a la general, resulta crucial.

Estoy seguro de que él mismo lo admitirá, pero hay que decir que el fuerte de Andy no era el de estar en el lugar correcto en el momento adecuado. Lo podías subir hasta la parte delantera, y a los cinco minutos mirabas y había desaparecido. Así que te tocaba volver a retrasarte para subirlo de nuevo. Era bastante frustrante. Recuerdo perfectamente estar sobre los adoquines, y comencé a mirar. "¿Dónde está Andy? ¿Pero dónde se ha metido?". Cuando miré hacia atrás, toqué la rueda que llevaba delante, que resultó ser la de Thierry Marie. Me fui al suelo y perdí bastante tiempo, lo que no fue para nada lo mejor que podía pasar. Me cagué en Andy, pero en el fondo, fue culpa mía».

Hampsten no duda un segundo en admitir que estaba muy limitado en ese terreno. «Yates estuvo soberbio. Era buenísimo. En esa etapa de los adoquines me llevó como en un sofá. Me sentí fatal cuando se fue al suelo por culpa de mi falta de decisión. Con todo aquel jaleo a nuestro alrededor, no le gritaba para avisarle si estaba a su rueda o no. Al mirar hacia atrás en mi búsqueda, hizo el afilador, y se fue al suelo. Pero era el compañero ideal con el que contar para no tener problemas en los adoquines y en los abanicos de los últimos kilómetros de una etapa. Y era un tipo gracioso, además. Su familia le hizo una visita y ahí estaba, con todas esas niñas, sus hermanas, colgadas de su cuello. Teníamos la impresión de que era una feroz bestia devoradora de hombres, pero en el fondo era un osito de peluche».

La feroz bestia devoradora de hombres había sido domada –y por lo que parece, por su propia culpa– pero en cabeza de carrera, el grupo de Riis seguía disparando sus cañones. Los organizadores del Tour habrían esperado que en esa etapa todo fuera más despacio y

de manera más cautelosa; después de todo, la siguiente etapa era una contrarreloj individual y había que guardar fuerzas, pero la carrera acabó llegando con media hora de adelanto. Los locales que quisieran contemplar al pelotón pasando por delante mismo de la puerta de sus granjas corrían el riesgo de perderse el espectáculo. El ritmo no cesaba, y los ciclistas se hundían en las sombras de las numerosas arboledas, reapareciendo apenas un instante después. Y eso en unas carreteras sinuosas y estrechísimas que apenas dejaban espacio para que dos ciclistas pedalearan hombro junto a hombro, y con el peligro real de acabar en cada una de las cunetas laterales. Los helicópteros añadieron sin querer otro punto de intensidad, zumbando a baja altura sobre los campos abiertos y llanos, como mosquitos gigantescos tratando de llamar la atención.

Riis, Echave y Gayant mantenían una ventaja de 35 segundos cuando la carrera cruzó la frontera y puso rumbo a Roubaix. Pero entonces, el francés (que había sido campeón nacional de ciclocrós y a buen seguro había puesto sus esperanzas de victoria en esta etapa de superficie tan irregular) se movió. Saltó del grupo cuando se acercaban a un puente que pasaba sobre la línea del ferrocarril a las afueras de la ciudad, aprovechando que el diseño del paso ofrecía una chicane perfecta para soltar su demarraje.

Echave no pudo responder, pero Riis, deseoso por apuntarse una segunda victoria individual en una gran vuelta en apenas unos meses, salió en su persecución durante unos cientos de metros, antes de ser tragado por el pelotón, que avanzaba a gran velocidad. A Gayant le quedaban siete kilómetros más en los que mantenerse con vida. Seguía en primera posición cuando obtuvo los seis segundos de bonificación del esprint especial frente a la fábrica de La Redoute, patrocinadores del equipo de Stephen Roche cuando este subió al tercer cajón del podio en el Tour de 1985.

En ese momento, Søren Lilholt, que desde la primera etapa ocupaba la segunda posición de la general, cerró el hueco con Gayant. Fue un movimiento inteligente, y que el Carrera de Acácio da Silva no supo anticipar. Formando una alianza franco-danesa, Lilholt podría conseguir una ventaja de veinticinco segundos o más sobre el pelotón. Y de conseguirlo, se vestiría de amarillo. Y no solo eso, sino que conseguiría la privilegiada última posición de salida en la

contrarreloj individual del día siguiente.

Pero por muy valiente que fuera el movimiento, la alianza duró apenas un kilómetro antes de que el pelotón los absorbiese. Pero esto no había terminado aún. El holandés Jelle Nijdam, ciclista del equipo Superconfex, desató un ataque incluso más valiente, parecido al que le había servido en la séptima etapa del año anterior para hacerse con la victoria en la meta de la ciudad del noroeste francés Liévin. En esta ocasión, gracias a un ataque fingido de su compañero de equipo Gert Jakobs, Nijdam desató su propio ataque por el lado contrario de la carretera. Pero parecía una misión imposible; la meta en Wasquehal, ciudad vecina a Roubaix, atravesaba un largo y ancho bulevar, y Nijdam sería una presa fácil sobre la que el pelotón pondría el punto de mira.

No obstante, la presa acabó sorteando a las escopetas del pelotón. Nijdam aguantó hasta la línea de meta, que cruzó con tres segundos de ventaja, dejando a los velocistas de la carrera rechinando sus dientes después de que un esfuerzo en solitario les privara, de nuevo, de la posibilidad de un esprint masivo. Jesper Skibby entró en segunda posición por segundo día consecutivo, mientras que el maillot amarillo continuó en la espalda de da Silva, al menos durante una etapa más. «Me preocupaba esta etapa», admitiría después. «Para mí era muy importante mantener el liderato. Eso me permitirá correr la contrarreloj de mañana vestido de amarillo, además de poder ser el último hombre en tomar la salida. Es todo un honor». El tono de da Silva se asemejaba al de un hombre que sabe que el juego está casi terminado, y que comprendía que apenas le quedaba una jornada más vestido de amarillo. Un realista.

Y mientras los esprínteres no podían hacer más que carraspear al explicar su incapacidad para jugarse la victoria entre ellos, los favoritos a la general exhalaban un largo suspiro de alivio. Los adoquines quedaban ya en el retrovisor. Y por delante, después del día de descanso que los conduciría a Bretaña, esperaba la contrarreloj individual. Su auténtica carrera estaba a punto de empezar.

Etapa 4

1. Jelle Nijdam (Superconfex/Holanda) 6:13:58

2. Jesper Skibby (TVM/Dinamarca) +3”

3. Johan Museeuw (ADR/Bélgica) mismo tiempo

4. Jérôme Simon (Z-Peugeot/Francia) mismo tiempo

5. Søren Lilholt (Histor/Dinamarca) mismo tiempo

Clasificación General

1. Acácio da Silva (Carrera/Portugal) 17:16:37

2. Søren Lilholt (Histor/Dinamarca) +14”

3. Thierry Marie (Super U/Francia) +1’57”

4. Laurent Fignon (Super U/Francia) +2’37”

5. Pascal Simon (Super U/Francia) +2’48”

CAPÍTULO 6

EL EXPRESO AMERICANO

«Cuando ves a un ciclista hacer una contrarreloj de setenta y tres kilómetros como esa, te das cuenta de la buena forma en que está. Y todo el mundo se dio cuenta».

Sean Kelly

6 de julio

Etapa 5, contrarreloj individual, Dinard - Rennes, 73 kilómetros

Entre las miles y miles de maravillosas fotografías del Tour que descansan en los archivos de L'Equipe hay una tomada durante la quinta etapa del Tour de 1989 que resulta particularmente fascinante. A pesar de que está tomada durante la larga contrarreloj individual, en la que los competidores se enfrentan al asfalto tomando la salida de uno en uno a intervalos regulares, en esta instantánea tomada desde atrás conviven tres ciclistas.

Según el asfalto describe una curva hacia la izquierda, al fondo se ve la borrosa figura de un ciclista del Panasonic imposible de identificar. En la derecha del carril está Christophe Lavainne, del

Super U. No puede decirse con seguridad si está de pie sobre los pedales por estar acelerando para atrapar al hombre del Panasonic, o porque lo está pasando mal y este le acaba de doblar. A juzgar por el lugar de calzada que ocupa, esto último parece más probable; Lavainne está lejos de tomar la curva por la trazada más corta. De hecho, parece que esté acatando el mandato de las líneas que hay en mitad de la calzada, específicamente la flecha blanca que impele a los vehículos a motor a seguir por el carril de la derecha.

Lavainne se ha apartado por un motivo. Dominando la carre-tera –y el centro de la instantánea– aparece una locomotora, el expreso americano. El dorsal de esta locomotora es el 141, el de Greg LeMond. Su ritmo y velocidad son patentes, incluso en una fotografía tomada desde atrás. A diferencia del agónico Lavainne, LeMond aparece pegado al sillín, en una posición fija e inmóvil. No está mirando al francés, antiguo compañero en los tiempos de Renault. El ciclista del Super U no es más que otro objetivo en la cabalgada que LeMond está ejecutando durante esta contrarreloj a través de Bretaña. Su nueva presa es el hombre del Panasonic, que está a 50 metros.

Esta fotografía no es solo un tratado sobre la respectiva suerte y estado de forma de cada uno de los tres ciclistas, sino también un estudio sobre el foco de atención de esos espectadores que asisten a la carrera desde cada uno de los márgenes de la carretera. Su alegría inicial al ver aparecer por la curva a su compatriota Lavainne queda relegada ante el placer, aún mayor, de ver a LeMond tan de cerca. Saben que está teniendo una actuación excepcional, que este es un momento crucial para el Tour. Las cámaras están en posición, mientras se ve el destello de los flashes. Luces en un día gris. Hay un espectador en pie sobre el pasto del borde lateral que parece particularmente conmovido por la escena. Su edad ronda los cincuenta años largos o sesenta cortos –viste pantalones cortos blancos, piernas bronceadas e impermeable naranja– y parece tener plena consciencia de que ante sus ojos se está haciendo historia. Levemente inclinado mientras da ánimos, ni tan siquiera se molesta en tomar su cámara. Quiere que sean sus ojos los que registren la instantánea, el momento en el que Greg LeMond se convirtió en un favorito.

Si ver relajado a un ciclista es una de las cosas que sugieren que se encuentra en su mejor momento de forma, Greg LeMond parecía tener bastante claro lo que estaba por venir. Después de la meta de Wasquehal dos días antes, aprovechó el día de descanso para conducir sus pasos rumbo a Bélgica. Allí pasaría la tarde –y, por supuesto, cenaría en un mexicano– con Kathy y los niños en Kortrijk, la ciudad en la que residían durante la temporada de carreras, a poco más de veinticinco kilómetros de la frontera.

El objetivo del día de descanso era el de trasladar a toda la carrera hacia Bretaña, y ni tan siquiera el enorme retraso que hubo por culpa de un error logístico afectó a un relajado LeMond. El Tour había fletado dos vuelos chárter para llevar a los ciclistas desde Lille a Dinard, en la costa norte de Bretaña, pero uno de ellos había sufrido una avería en su viaje de París a Lille. Poco antes del mediodía, un Boeing 727 despegó con ocho equipos en su interior, dejando a los otros 14 discutiendo por ocupar los 48 asientos de un Fokker próximo. Los afortunados fueron el Super U, el Panasonic, el RMO y, para alegría de LeMond, el ADR. Pese a llegar con varias horas de retraso sobre lo esperado, el americano pudo, por lo menos, rodar un poco sobre el trazado de la contrarreloj que se celebraría un día después. No como el resto de equipos que se habían quedado tirados en Lille, que se vieron obligados a esperar la llegada de un tercer avión que viajaba desde Toulouse.

Mientras volaban rumbo al oeste, los ciclistas pudieron planear la contrarreloj del día siguiente, evaluar la predicción meteorológica y plantear una estrategia acorde a la misma. Este era un día para que brillaran gente como Stephen Roche o Erik Breukink, para ganar puestos en la general. Y Roche sabía muy bien lo que se podía lograr con una buena contrarreloj. En 1987 había vencido en la larga contrarreloj de Futuroscope, asegurando con ello su asalto al amarillo y la victoria final. La siguiente edición vio a otro anglo-parlante adjudicarse la larga contrarreloj. Aunque este no era un hombre que pensara en la general. Su objetivo particular era conseguir la gloria individual en esa etapa.

En un modesto adosado de una modesta ciudad de Sussex, Sean Yates está de pie frente a una pared llena de libros de ciclismo, y

una montaña cada vez mayor de revistas de ciclismo. La mayoría de las publicaciones están inmaculadas y sin leer. Yates prefiere montar en bicicleta antes que hacer del ciclismo un objeto de análisis, o algo sobre lo que sentar cátedra. Pero, en primer lugar, se acerca a un maillot amarillo que cuelga enmarcado en la pared, el recuerdo definitivo de una relación con el Tour de Francia que ha durado veinte años, como ciclista y como director deportivo; el recuerdo del único día en que lideró la carrera, en 1994. Un día de amarillo, igual que su más laureado tocayo, Sean Kelly.

El segundo día más destacado entre sus momentos gloriosos del Tour de Francia seria aquella tarde de julio de 1988, cuando pedaleó con furia sobre su bicicleta en dirección a la meta de Wasquehal. Por entonces formaba parte del comando anglófono del Fagor, en el que también estaban Roche y Robert Millar. Pero esa victoria fue un raro momento de felicidad durante el tiempo que estuvo allí. Una flor asomando entre la basura. «Era un superequipo, pero desde el mismo comienzo las cosas comenzaron a salir mal».

Yates ya había ideado su plan de fuga del Fagor antes de esa contrarreloj de Wasquehal. Incluso antes de que comenzara el Tour de 1988. «Desde mi época en el Peugeot me había hecho muy amigo de Dag-Otto Lauritzen, y este corría ahora en el 7-Eleven; así que le pedí a mi padre que lo telefonease y le preguntara si sería capaz de hacer que me sacasen de este equipo. En Fagor se enteraron y me amenazaron con no llevarme al Tour. Pero allí sería donde ficharía, de todas maneras. El 7-Eleven acabó siendo mi equipo. Allí encontré mi lugar».

Después de la furiosa guerra civil que vivió en el Fagor, la escuadra americana era mucho más apropiada para alguien tan lacónico como Yates. «Todo era mucho más divertido en el 7-Eleven. No estaban tan contaminados por la cultura ciclista europea. Cuando nos íbamos de concentración a Santa Bárbara nos pasaban unas dietas para poder salir y comer, y nos poníamos hasta arriba de comida mexicana y cerveza. Todo era mucho más relajado. Los patrocinadores apenas sabían nada del deporte, por lo que tampoco nos presionaban demasiado para conseguir grandes resultados. Era más bien una aventura, divertida». Incluso así, bajo las riendas del

director deportivo Jim Ochowicz, el equipo había sido capaz de llevar a Andy Hampsten a la maglia rosa en el Giro de 1988. Las expectativas iban en aumento, y con la llegada del Tour a Dinard, se esperaba que Yates diera fuerte a los pedales y repitiera el éxito que había conseguido un año atrás en la contrarreloj. «La importancia del equipo ganaba peso», admite. «Hasta entonces habían ido peldaño a peldaño. Y teníamos una alineación bastante decente. Dag-Otto había quedado tercero en la Vuelta a Flandes, yo había hecho segundo en la Gante-Wevelgem, y con Dag-Otto nos habíamos adjudicado el Tour de Trump. Esperábamos que Andy fuera capaz de rendir bien y consiguiera un buen resultado. Y él tenía grandes esperanzas».

Aunque nadie pudiera sospecharlo entonces, la presencia del 7-Eleven en el Tour de Trump de aquel año acabaría contribuyendo de forma dramática al resultado del Tour de Francia dos meses después. Dejando a un lado las muchas protestas contra el dueño de la carrera ("¡Muérete, ba$ura yuppie!", gritaban los carteles), la primera edición de esta carrera por etapas, que visitaba cinco estados de la Costa Este, es recordada por una innovación que fue presentada allí al mundo del ciclismo: el manillar aerodinámico.

También conocidos como manillares de triatleta dada su cada vez mayor implantación en dicho deporte (el legendario triatleta Dave Scott fue el primero en adoptarlos), este manillar alargado y en forma de U se completa con unos apoyos para los antebrazos, y queda montado sobre el manillar que lleva la bicicleta de carre-tera. Permitían al ciclista adoptar una posición recogida y cómoda. La apetecible teoría decía que al recoger el cuerpo se presenta una menor resistencia aerodinámica contra el viento, con lo que se consiguen mayores velocidades. Era una teoría que sonaba tan bonita como indiscutible. Bonita, indiscutible y a prueba de viento.

Mientras a duras penas conseguía la poco glamurosa vige-simoséptima plaza en el Tour de Trump, Greg LeMond vio esos manillares aerodinámicos en acción durante la contrarreloj del último día, montados en las bicicletas de varios de los ciclistas del 7-Eleven, incluido el ganador de la etapa, Ron Kiefel, de Colorado. A LeMond le gustó lo que vio. Este descubrimiento y la posibilidad de adaptarlo a una bicicleta de carretera, fue lo único positivo que

sacó de esa carrera.

Yates toma la palabra. «De alguna forma nos hicimos con unos manillares de triatlón de esos que usaba Dave Scott. Ya nos habíamos figurado que funcionaban, pero Andy [Hampsten] no quería que los usáramos en el Tour de Trump, porque entonces todo el mundo sabría de su existencia antes del Tour». Pero Dag-Otto optaba a la victoria final en una prueba norteamericana, corriendo para un equipo norteamericano. No podíamos desa-provechar esa oportunidad. Así que los usó y ganó la general. Y en esa carrera también participó Greg LeMond, que corría para el Coors Light; y les echó un ojo. Era una persona muy abierta a las nuevas propuestas. Durante esa carrera fue como el puto culo».

«Por supuesto que tuvimos ese debate», confirma Hampsten. «¿Qué hacemos, los escondemos hasta el Tour? Visto con la pers-pectiva del tiempo, tampoco hubiera sido lo más sensato, porque entonces no habría podido entrenar con ellos. Pero, durante el Tour de Trump, quedó claro que teníamos que usarlos para defender el liderato de Dag-Otto en la ciudad fantasma de Atlantic City. Si no hubiéramos estado en posición de ganar la carrera en esa última contrarreloj, los habríamos mantenido en secreto. Después pude usarlos en el Giro, en el que había una contrarreloj plana al final, pero, supongo que, en un estúpido error, decidí no hacerlo porque tras tanta competición no había podido entrenar con ellos. Podría haberlo aprovechado para intentar mejorar mi tercera posición, pero no lo hice; y fue un gran error».

Len Pettyjohn, para quien LeMond había disputado el Tour de Trump defendiendo el maillot de su Coors Light, insiste en que esa no fue la primera vez que LeMond vio ese manillar. Su inventor, un tal Boone Lennon, que había sido entrenador nacional del equipo de esquí a mediados de la década de los ochenta, le había enseñado su invento. Con él, Lennon no hacía más que poner en práctica su experiencia en los descensos, en los que cuanto más recogida sea la postura que adopta el esquiador más rápido va. «Ahora lo vemos y pensamos, pero ¿cómo no se nos ocurrió antes?» suspira Pettyjohn. «Todo el que ha montado alguna vez en bicicleta sabe que, si se recoge un poco durante un descenso, comienza a adelantar a la gente. Y yo estoy aquí sentado y no hago más que lamentarme por

no haberlo pensado antes. ¡Era tan de cajón!».

Pero por muy simple que fuera la teoría, tenía detractores, ya fuera porque pusieran en duda que ofreciera ganancia alguna o porque argumentaban que iba contra las reglas del Tour. Aunque en el 89 Fignon no expresó su disconformidad con esa tecnología que se usó en la contrarreloj del último día, veinte años después, cuando escribió su autobiografía, seguía molesto porque otros la usasen. Consideraba que ese manillar otorgaba cuatro puntos de apoyo en lugar de los tres que permitía el reglamento. «Por algún motivo que aún no consigo comprender, [Cyrille] Guimard y yo no alzamos una queja formal», se lamentaba. «Los comisarios, tan holgazanes como siempre, se hicieron los suecos. Esto iba contra las reglas, y las consecuencias excederían cualquier cosa que yo me hubiera imaginado».

Pero Fignon no tenía razón al acusar a las autoridades del Tour de haber mirado a otro lado con este asunto. Cada uno de los dos equipos que usaron los manillares de triatleta en la contrarreloj de Rennes, el ADR y el 7-Eleven, acudieron por su lado a las autoridades para asegurarse de contar con el visto bueno oficial. El día anterior, José de Cauwer había hablado con el comisario jefe de la carrera, a quien enseñó el manillar de LeMond. «Fui lo más pronto que pude», le contó a Cycling Weekly, «para que nadie de ningún otro equipo pudiera ver lo que pretendíamos usar. Les dije que LeMond quería usar ese manillar. El comisario jefe dijo, “De acuerdo, pueden usarlo. No hay ningún problema”. Yo quise asegurarme. “Tiene cierto problema en la espalda y esto hace que resulte más cómodo para él”. Y la respuesta del comisario fue: “Le he dicho que es correcto. Puede usarlo”.

Y entonces me fui».

El equipo 7-Eleven también quiso una garantía oficial antes de usarlo. Jim Ochowicz y su equipo presentaron su duda a los comisarios, llevando con ellos al que seguramente sea el mejor corredor de la historia. «Que Eddy Merckx sea tu proveedor de bicicletas tiene sus ventajas», ríe Hampsten. «No éramos unos mindundis que se dirigen al jurado».

El hecho de que aquellos que querían usar el manillar de triatleta

fueran tanto un ciclista americano como un equipo americano no es mera coincidencia. «Boone Lennon había presentado su invento al PDM y al Panasonic», escribió en el New York Times Samuel Abt, «y había pedido a los ciclistas de ambos equipos que los usaran. Pero entre los europeos no obtuvo apoyo».

Len Pettyjohn tiene su teoría sobre cual pudo ser el motivo. «La mayoría de los americanos estaban libres de las ataduras de la tradición. Eran más receptivos a las cosas nuevas y diferentes, y a probarlas. ¿Intentar poner ese manillar en una bicicleta europea de entonces? En la vida lo habrías escuchado. Pero Greg era más abierto. Estaba abierto a cualquier cosa que le hiciera ir más rápido». El nuevo orden comenzaba a atacar las fronteras de la vieja Europa. «El lenguaje del ciclismo era el francés. "No vamos a cambiar. No vamos a emitir nada en inglés. Es francés. Si usted no habla francés es su problema". En cientos de ocasiones me dijeron que el epicentro del universo ciclista estaba en Francia, y que nosotros no éramos más que unos intrusos».

«A los anglosajones les encanta intentar y probar cosas nuevas», observa Delgado. «En el viejo continente somos más conservadores. "Sé que esta nueva tecnología me puede ayudar, pero dejémoslo para más adelante, mañana ya, si eso... Hoy no". Es un rasgo identificativo de toda Francia, Italia, España... no nos gustan los cambios bruscos. Nos gusta llegar a ellos pasito a pasito».

Sean Yates, uno de los cuatro iluminados del 7-Eleven que montó el manillar de triatleta en Rennes, sufrió esa resistencia a la innovación cuando tanto él como otros ciclistas británicos, americanos, irlandeses, australianos y canadienses salieron de sus países para correr en el continente a principios de los 80. «Íbamos con nuestros cereales a la mesa en la que todo el mundo estaba desayunando, y los franceses decían cosas como "¿pero qué coño es la alfalfa esa?". Cuando yo empecé en profesionales, todo el mundo se comía un filete en el desayuno. Arroz y filete. Es imposible que sea bueno para nadie comerse un filete a las cuatro de la mañana. Pero veinte años después todo el mundo comía cereales...».

«Puede que hubiera un momento en el que dijeron, estos mal-ditos angloparlantes son como un grano en el culo. Pero después comenzó el periodo de aceptación. Fue un periodo gradual que duró

años, hasta hoy en día, cuando los que ganan por todos lados son esos angloparlantes».

Igual que José de Cauwer llevó el asunto del manillar de tria-tleta a hurtadillas, su principal ciclista para la contrarreloj de aquel día hizo lo propio. LeMond estaba calentando por las calles de Dinard, escondiendo (de manera consciente o no) el manillar de la mirada escrutadora de los demás. Como siempre, era todo sonrisas, lo que hacía que leer su rostro fuera tan complicado como lo es leer el del jugador de póquer más insondable.

Hampsten también optó por correr con el manillar de tria-tleta. Escondiendo su mirada detrás de unas inmensas gafas de sol envolventes de color azul marino, seguía teniendo aspecto nervioso mientras se deslizaba por la zona de calentamiento en pequeños círculos tensos, a la vez que mordía su labio inferior. Su preocupación era que el resto de favoritos a la general, con mejores aptitudes para la contrarreloj, no le metiesen demasiado tiempo en esta, todavía, temprana etapa, desapareciendo en la distancia antes de que llegara su hábitat más natural, la montaña.

Fignon, cuarto en la general y por ello el favorito mejor situado, parecía relajado y tranquilo en el sol de Bretaña. Si le preocupaba que ambos americanos adoptaran el manillar de triatleta, desde luego no había rastro de ello en su cara.

Esa mañana, Delgado disfrutó por fin de algo bueno. Situado aún en el puesto 134, se levantó temprano, preparado para tomar la salida entre los gregarios que estaban con él en las profundidades de la general. Se deslizaría por la rampa de salida –esa misma que había definido su Tour hasta ese momento– con tres horas de adelanto respecto a los grandes nombres. Pero estar cerca de diez minutos por detrás del maillot amarillo tuvo una ventaja. La meteorología, seca y cálida cuando él tomó la salida, empeoraría a partir del mediodía, sobre todo en el momento en el que los mejor situados tomarían la salida.

Y se aseguró de sacar provecho del sol. Mientras salía de Dinard, Delgado contó con una suave brisa a favor, esos vientos ligeros que soplan en el canal de la Mancha. Cuando llegó a Dinan y su pintoresco muelle, tenía más de tres minutos de ventaja sobre

cualquiera de los sesenta ciclistas que ya habían pasado por ese punto. El abismo de calidad resultaba inmenso cuando se veía a Delgado precipitarse por las estrechas calles de la ciudad, y sobre las jorobas de sus puentes.

Estaba claro que el día de descanso le había sentado bien. Tiempo para reflexionar, para liberar su mente, para restablecer su confianza y dejar atrás los horrores que le habían traído la semana anterior y las carreteras allende la frontera oriental francesa. El pasado inmediato era un país extranjero.

La llegada del viento de cara durante la segunda parte de la crono hizo que, cuando alcanzó la meta en Rennes, Delgado no pudiera aumentar la distancia registrada en Dinan de manera proporcional. Pese a todo, llegar a meta con más de cuatro minutos de ventaja sobre el primero de sus perseguidores fue un resultado impresionante. El nuevo Delgado había acabado con sus demonios. Y con ese cambio tan radical en la meteorología bretona, su tiempo se antojaba muy complicado de batir.

El todoterreno Roche lo estaba intentando. En el punto intermedio del kilómetro 21 logró rebajar la marca de Delgado por apenas un segundo. Pero justo entonces, al viento de cara se le unió una gran tormenta. Esto hizo que la segunda mitad de su contrarreloj fuera menos fructífera, perdiendo tres minutos ante el español. Cuando Roche entró en Rennes se hizo patente la diferencia del lenguaje corporal entre ambos ciclistas. Mientras que Delgado cargó contra la línea de meta intentando ganar la mayor cantidad posible de segundos, Roche pasó con timidez por la última curva a izquierdas en las –ahora– resbaladizas calles de Rennes, casi como si estuviera pedaleando sobre hielo.

El manillar de triatleta no le sirvió a Andy Hampsten de gran ayuda. Enfrentándose al peor de los climas, perdía tres minutos respecto a Delgado en el punto intermedio de Dinan. Esta desventaja subió hasta pasar los cuatro minutos cuando llegó a la línea de meta en la sombría Rennes, mientras las luces de su coche de apoyo brillaban con tono dorado sobre el asfalto húmedo y resbaladizo. Malas condiciones atmosféricas o no, parecía una marca acorde a sus límites. Si Hampsten hubiera sido jugador, sería del tipo paciente y conservador. Una cabeza fría que primaba la razón frente al ímpetu.

Cada envido solía ser modesto, sobre todo en aquellas primeras etapas llanas. Ya llegarían mejores días en los que hacer las grandes apuestas.

Yates, dolorido por la caída de dos días atrás cuando buscaba a Hampsten sobre los adoquines, no pudo repetir su gran actuación de la contrarreloj del 88. No obstante, el manillar de triatleta le funcionó. A pesar de sus heridas –las de la pierna seguían sangrando– Yates entró en segunda posición. No conseguía un nuevo récord, no habría champán, pero de todas formas había hecho un gran trabajo.

Ni Hampsten ni Yates utilizaron cascos aerodinámicos, aunque cuando el viento cambió de dirección, a buen seguro lo lamentaron. Al usar la sagrada trinidad de ayudas aerodinámicas –casco en forma de lágrima, rueda trasera lenticular y los controvertidos manillares de triatleta– LeMond atravesó el viento de cara como si apenas fuera una ligera brisa. Aunque siempre estuvo cerca del impresionante crono de Delgado, tuvo que esperar hasta el último cuarto de la etapa para doblegar al español, pedaleando con fuerza en la penumbra para registrar un tiempo veinticuatro segundos más rápido.

Los cámaras de la televisión, quienes pensaban que ya habían registrado la historia del día cuando Delgado atravesaba la meta varias horas atrás, salieron a toda velocidad detrás del americano mientras este cruzaba la línea, viéndose rodeado de un bosque de micrófonos y obligado a no poder dar un paso. Silbidos, empujones y flashes. Tras quitarse el casco y descubrir una frente en la que se aplasta el pelo empapado, su figura parecía sorprendida ante esa aglomeración de medios. Pero lo cierto es que estaba aturdido por el esfuerzo, por la batalla titánica desplegada en unas condiciones atmosféricas cada vez peores. Y, puede que también, por darse cuenta de que cuando llegara el final de la jornada podría vestir el amarillo. Delgado estaba satisfecho por cómo se habían sucedido los hechos, en lo que el corresponsal de Cycling Weekly Keith Bingham describió como «el cambio de caballo que había efectuado la suerte en el último instante». Perico estaba cómodo con ese regreso tardío a la forma. «Había terminado el primero, y tuve que esperar en meta cosa de dos horas», recuerda. «Televisión Española quería que

estuviera con ellos cuando terminara la etapa. “Pedro, vas a ganar esta etapa, porque se ha puesto a llover. Te has visto favorecido por el buen tiempo”. Y yo dije, “Lo mismo no, ¿eh? Durante la última parte de mi contrarreloj he tenido el viento de cara. Ojalá gane, pero no está tan claro que vaya a hacerlo”. Y apenas perdí por unos segundos». (El hueco es algo mayor de lo que Delgado parece recordar, pero cuando has comenzado el día casi a diez minutos, puede que veinticuatro segundos parezcan «unos pocos»).

«Para mí, el Tour de Francia volvió a empezar después de esta larga contrarreloj. Llegué muy bajo de moral, pero ese día me di cuenta de que estaba físicamente muy bien. Y en ese momento comencé a pensar: “Lo mismo puedo hacer algo en esta carrera...”».

Fignon, siempre tan propenso a echarse faroles, no tardó en restar importancia a las señales de recuperación de Delgado, a pesar de que, en los últimos días, había escalado 170 puestos en la general, y ahora estaba el vigesimoctavo. «Es imposible que logre recuperar siete minutos y ganar», bufó. «Ya le va a costar sacar tan siquiera dos minutos. Delgado es una causa perdida. Si sale un día atacando a lo loco y consigue sacar cinco minutos será todo un suicidio, porque acabará derrumbándose. Y si intenta picar treinta segundos de aquí y treinta segundos de allá, no será suficiente». Parecía que Fignon le sugería a Delgado que ni tan siquiera lo intentara. Por fortuna para el espectador neutral, el hombre del Reynolds se puso manos a la obra y desplegó una clase magistral de dureza y resistencia durante las siguientes dos semanas.

Sean Yates fue otro de los que se mantuvo a flote gracias a una gran etapa. Su quinta posición en la etapa se tradujo en una quinta posición en la general, para deleite tanto del patrocinador como de su equipo. Y esto ofrecía nuevos beneficios que disfrutar al día siguiente. «Con la mente puesta en la posición que ocupa tu coche, cuanto más adelante estés en la clasificación más cerca de ti lo tendrás en caso de emergencia. Si vas el vigésimo te pue-des olvidar de que tu coche llegue rápido a ayudar si tienes un incidente».

Y esa posición, la vigésima, resulta que fue a la que el otro Sean, Kelly, se vio abocado después de una contrarreloj decepcionante. «Me hundí durante los últimos veinte kilómetros», recuerda. «Mejor dicho, comencé a sufrir como un perro. No sé si me deshidraté o fue

una pájara, pero me hice añicos en los últimos quince o veinte kilómetros. Perdí una eternidad». Y no fue el único ciclista del PDM que rindió por debajo de las expectativas. Los dos holandeses, Steven Rooks y Gert Jan Theunisse, cayeron hasta las posiciones trigesimosexta y trigesimonovena, respectivamente. Ambos optaron por no volar a Bretaña el día antes, viajando en el coche del equipo antes de cubrir los últimos 140 kilómetros hasta Dinard en bicicleta.

Fignon rindió mejor. Había comenzado el día diez puestos y cincuenta y un segundos por delante de LeMond, y quedó tercero con una actuación de una fuerza impresionante, incluso perdiendo casi un minuto ante LeMond. Acácio da Silva llegó muy cerca de Fignon a meta, pero el portugués, a pesar de haber doblado al segundo de la general, Søren Lilholt, se vio obligado a ceder su maillot amarillo tras casi una semana a su espalda. Pero no sería Fignon quien lo recibiría. Notable y sorprendentemente, y por apenas un margen de cinco segundos, Greg LeMond era el nuevo líder de la carrera.

«Ha sido como ganar el Campeonato del Mundo», diría después, entusiasmado, a Samuel Abt. «Es mi mejor momento en muchos años. Estoy más feliz que cuando logré ganar el Tour en 1986. Es el día más maravilloso de mi vida. Es casi un milagro». Expuso sus ambiciones ante la televisión ABC. «Con quedar entre los veinte primeros ya habría estado contento. Pero ahora mi objetivo es estar entre los cinco primeros, y quien sabe, puede que más alto aún». Su sonrisa era la más amplia que se le había visto en al menos dos años, y esos ojos color cobalto no habían brillado así desde al menos ese tiempo atrás. «No puedo rechazar una victoria, y tampoco puedo rechazar el maillot amarillo».

Y, desde luego, el manillar de triatleta le había ayudado a superar esa climatología adversa. «Ni tan siquiera sabía si marcarían algún tipo de diferencia o no», le contaría a Daniel Friebe. «La primera vez que los vi fue cuando [el ciclista del 7-Eleven] Davis Phinney me adelantó durante el Tour de Trump de aquel año. Y pensé, vaya, tiene una pinta mucho más aerodinámica que yo. Así que los usé en esa primera contrarreloj de Rennes y gané».

Con ayuda tecnológica o no, LeMond había regresado a la planta noble del ciclismo. «Había que ser muy imbécil para no darse

cuenta de que había regresado», dice Hampsten. «Estoy seguro de que él intentaba enfriar un poco los ánimos, pero con sus amigos del 7-Eleven se mostró sincero y franco. Les dijo "no pensaba que pudiera ganar, pero tampoco me he sentido así en estos dos últimos años o más. Ha sido una gran sensación. Estoy entusiasmando. He vuelto a casa". Y supimos que había regresado». Sean Kelly también fue un testigo bastante sagaz. «Aquello no fue cosa de suerte», diría más tarde. Cuando ves a un ciclista hacer una contrarreloj de setenta y tres kilómetros como esa, te das cuenta de la buena forma en que está. Y todo el mundo se dio cuenta». El comentarista del Channel 4, Paul Sherwen se mostró un poco más prudente. «LeMond apuntaba estar en gran estado de forma, pero hasta ese momento, el Tour no había pasado por ninguna gran dificultad. "Buen trabajo. Lo has hecho muy bien. Pero ¿qué va a pasar a partir de ahora?"». Kathy LeMond compartía esa prudencia. «No hacía más que repetirme que todavía no habían subido ninguna montaña. "No tengo ni idea de si seré capaz de escalar"». Otra persona muy cercana a él, su compañero de habitación Johan Lammerts, lo confirma. «La victoria en la contra-rreloj fue algo fantástico para él, pero ahora tenía que esperar para ver cómo le iba en las primeras etapas de los Pirineos. Greg seguía teniendo la duda de si sería capaz de seguir el ritmo de los mejores escaladores».

Esa noche, los LeMond eran dos focos que irradiaban la misma excitación. «No sabíamos que reviviríamos este tipo de cosas», explica Kathy. «Apenas pudimos dormir. ¡Estábamos tan felices! No nos lo creíamos».

En el mismo momento en el que la pareja luchaba por caer dormida, las rotativas de L'Equipe se ponían en funcionamiento. Muy pocos hubieran creído posible la portada del día siguiente. No solo aparecía LeMond vestido con el maillot amarillo por primera vez en tres años, sino que el titular confirmaba lo que apenas una semana antes parecía imposible: «LEMOND: LA RESURRECCIÓN».

Etapa 5

1. Greg LeMond (ADR/EEUU) 1:38:12

2. Pedro Delgado (Reynolds/España) +24”

3. Laurent Fignon (Super U/Francia) +56”

4. Thierry Marie (Super U/Francia) +1’51”

5. Sean Yates (7-Eleven/Reino Unido) +2’16”

Clasificación General

1. Greg LeMond (ADR/EEUU) 18:58:17

2. Laurent Fignon (Super U/Francia) +5”

3. Thierry Marie (Super U/Francia) +20”

4. Erik Breukink (Panasonic/Holanda) +1’51”

5. Sean Yates (7-Eleven/Reino Unido) +2’18”

CAPÍTULO 7

LA GRAN EVASIÓN

«Quedaban todavía 180 kilómetros.

Hacerlos en solitario era un suicidio».

Joël Pelier

7 de julio

Etapa 6, Rennes - Futuroscope, 255 kilómetros

Los camareros del hotel jamás habían presenciado algo parecido. Curtidos en varios miles de desayunos anónimos, cafés y croissants para los veraneantes en Bretaña, este servicio de desayuno sería difícil de olvidar, al menos durante un tiempo. ¿El motivo? El ejército de equipos de televisión que invadió el comedor, complicando aún más el servicio aquella mañana.

El foco de atención de las cámaras, el objetivo de sus lentes, era el joven delgado que vestía una holgada camiseta de Coors Light. Frente a un café solo recién servido y un pequeño montón de yogures, intentaba por todos los medios ignorar la presencia de las cámaras, concentrado en trocear con cuidado un kiwi. El hombre del cuchillo era el líder del Tour de Francia. Greg LeMond se mostró

tranquilo y considerado aquella mañana. No se lanzó en brazos de aquella locura, y sus declaraciones fueron moderadas. Pese a que no cabía duda de que estaba emocionado por vestir el amarillo, no tenía tan claro cuánto tiempo duraría su liderato. Después de todo, una ventaja de cinco segundos es justo eso, una ventaja de cinco segundos.

Podía ocurrir que apenas vistiese el maillot durante unas horas. Siendo la primera vez que lo vestía en los últimos tres años, bien podría ser que también fuera la última.

«Las montañas», esa mítica barrera, esa prueba tanto física como mental, fueron lo que más salpicó su conversación durante esa primera semana. Aunque tenía esperanzas de que el estado de forma que lo había acompañado hasta ahora siguiera con él al llegar a las alturas, LeMond era muy consciente de la vergüenza que supondría una rendición tan sumamente pública, sobre todo si su estado de forma cuando la carretera picara para arriba seguía siendo el que tuvo en todas esas actuaciones decepcionantes por las carreteras de montaña italianas durante el Giro. Era fácil de resumir: LeMond no sabía hasta dónde llegaban sus fuerzas. Aunque los puertos pirenaicos y alpinos que la carrera había seleccionado le resultaran familiares, se encaminaba a lo desconocido.

Esa incertidumbre teñía con un velo oscuro esos ojos azules color cielo aquella mañana. Después del desayuno, una entrevista con la cadena ABC fuera del hotel mostró a un hombre que parecía contener su efervescencia habitual, cuyos labios no formaban de forma tan natural esa sonrisa con la que solía cerrar cada frase. Ni algunas bromas con los chicos del 7-Eleven durante el control de firmas, ni tan siquiera un apretón de manos con Laurent Fignon, lo distrajeron. Hasta ese punto, la semana de LeMond había sido una suerte de experimento, piedra de toque con la que medir su recuperación y fuerza. Nada de presión, y nada de expectativas. Pero ya no era ese ciclista sin nada que perder. Incluso aunque, como se esperaba, los favoritos para la general se tomasen las cosas con calma después de la contrarreloj y con los Pirineos esperando amenazantes en un par de días, LeMond y su equipo tendrían que ponerse a defender. Tenían que mantenerse alerta.

Y el primer día de defensa del maillot amarillo coincidía con la

etapa más larga de esa edición, mientras la carrera ponía rumbo sur por las ventosas carreteras que unían Rennes con Futuroscope, un extraño parque temático de supuesta apariencia futurista asentado cerca de Poitiers. La etapa tenía potencial. Había 255 kilómetros de asfalto en los que desencadenar el ataque vencedor. Y ese ataque acabaría convirtiéndose, de alguna forma, en una escapada legendaria.

Es justo decir que, antes de 1989, la carrera de Jöel Pelier en el Tour de Francia no había sido, precisamente, gloriosa. De hecho, por lo que más se conocía a este francés era por un desmayo durante una de las etapas alpinas del Tour de 1986 en el Col du Granon, teniendo que ser evacuado en helicóptero en un coma que duraría siete horas. Después de una poco satisfactoria siguiente temporada de 1987 en las filas del Système U de Cyrille Guimard, la temporada siguiente Pelier se uniría al equipo español BH, quienes entre tanto escalador peso pluma necesitaban de un ciclista más robusto que hiciera el trabajo sucio en las etapas llanas de las grandes vueltas, sobre todo en el Tour.

En la primera etapa del Tour de 1989, su segunda temporada con el maillot del BH, Pelier quiso olvidar sus obligaciones de gregario y desencadenó un ataque sorpresa. Su jefe de filas, Javier Mínguez, le hizo desistir, recordándole a qué se reducía su trabajo en el equipo. Pero menos de una semana después el escenario había cambiado, mientras el pelotón se apelotonaba bajo el viento y la lluvia camino de Futuroscope. Mínguez decidió dar un giro de 180 grados.

«No sé muy bien por qué», le explicaría más tarde Pelier al autor Richard Moore, «pero me dio carta blanca. Durante la etapa me retrasé hasta el coche para coger chubasqueros y bidones. Quedaban cosa de 180 kilómetros y me preguntó que por qué no atacaba. Parecía que me estaba retando. Me dijo que no tenía los suficientes cojones para atacar, porque aún quedaban demasiados kilómetros. Lo decía riéndose, pero me sonó a reto».

Pelier mordió el anzuelo. Una vez que hubo entregado los chubasqueros y los bidones a sus compañeros, subió hasta cabeza del pelotón, y una vez allí, se limitó a seguir pedaleando. Tampoco es que se pueda decir que su salto en dirección a la gloria fuera dramático. Casi se puede afirmar que se escapó del pelotón

pidiendo perdón. Discreto y sin llamar la atención. Muy lejano al típico ataque en el que quien lo efectúa va con los ojos fuera de las cuencas y de pie sobre los pedales. Pelier se limitó a alejarse pedaleando con calma, sentado sobre el sillín. Y parece que al pelotón no le disgustó la idea. Incluso podría decirse que estaba conforme.

Pelier no solo se reivindicaba ante Mínguez; también ante Cyrille Guimard, aprovechando la oportunidad para mostrarle al director del Super U un ciclista sobre el que ya no tenía control alguno después de haberlo dejado escapar al terminar la temporada de 1987. Y Pelier consiguió rápidamente una amplia ventaja res-pecto al pelotón, que parecía contento de seguir con un ritmo tan lento en ese día gris en el que los girasoles de los campos entre los que pasaba se rendían al no tener luz de la que aprovecharse.

La docilidad del pelotón comenzó a rozar la autocomplacencia. Mientras Pelier cruzaba el Loira, el Fiat rojo del comisario de carrera se puso a su lado. En el asiento trasero sobresalía un codo por la ventanilla. Era Bernard Hinault, quien ahora disfrutaba de un empleo excelentemente remunerado, por supuesto, como comisario de carrera. Hinault informó a Pelier de la ventaja que tenía. Diecisiete minutos. Pudo resultar toda una sorpresa, o puede también que no, pero esa noticia desde luego que alentó e inspiró a un ciclista que había comenzado el día cerca de diez minutos por detrás de LeMond. Tal y como iban las cosas, con el pelotón tan pasivo y poco comprometido varios kilómetros por detrás, Pelier era el maillot amarillo virtual.

Si su forma de pedalear parecía sólida, por dentro se mostraba inseguro. «Tu ánimo fluctúa todo el rato», le contó a Richard Moore. «Tienes confianza, luego la pierdes, después la vuelves a recobrar, y la pierdes de nuevo». Enfrentado a un escenario tan prometedor, el cerebro de Pelier le jugó todo tipo de jugarretas. «Me decía a mí mismo que iba a ganar, después escuché que el hueco comenzaba a cerrarse muy rápido y pensé “estoy jodido. Me van a atrapar”».

Pero el hueco no se cerraba tan rápido. Una caída por culpa de la humedad de la calzada hizo que el pelotón volviera a mostrarse precavido; la ferocidad con la que los limpiaparabrisas de los coches

de equipo evacuaban el agua era el mejor indicador de lo malas que eran las condiciones. Pero el ADR, con el objetivo de no perder el maillot amarillo después de apenas un día –y ante un simple gregario– se aseguró de acortar la ventaja de Pelier hasta un límite aceptable, ratificando que LeMond mantendría el liderato de la general. Panasonic ayudó a avivar el ritmo para mantener la cuarta plaza de Erik Breukink. Pese a que el hueco disminuyó considerablemente durante los últimos kilómetros, Pelier entró en meta con más de un minuto y medio de ventaja sobre el pelotón. Con esta fuga en solitario de más de 180 kilómetros y cuatro horas, registraba la segunda mayor escapada en la historia del Tour de Francia.

Pero la historia no termina aquí. Aunque Pelier no lo supo hasta atravesar la meta, sus padres habían cruzado Francia para verlo correr. Su madre cuidaba del hermano de Pelier, que era una persona con discapacidad y pasaba unos días de vacáciones en un centro médico especializado. Esto le permitió a la madre disfrutar de unos días de asueto para ver a su otro hijo correr, la primera vez que podía en seis años. Parece una feliz coincidencia que ocurriera el día en que su hijo realizó una de las mayores actuaciones individuales de la historia de esta carrera. ¿O fue todo un plan urdido por la maquiavélica mente de Mínguez, el jefe y azuzador de Pelier en el BH?

En todo caso, la efusiva emoción de los Pelier fue adorable. Su padre colgaba de las vallas que separaban las gradas, prácticamente doblado, mientras abrazaba a su hijo, a la vez que su madre acariciaba con cariño la cara enrojecida de su retoño. En lo más alto del podio, el ciclista victorioso realizó un inútil intento de contener las lágrimas. Fue lo único en lo que falló ese día.

Etapa 6

1. Joël Pelier (BH/Francia) 6:57:45

2. Eddy Schurer (TVM/Holanda) +1’34”

3. Eric Vanderaerden (Panasonic/Bélgica) +1’36”

4. Adrie van der Poel (Domex/Holanda) mismo tiempo

5. Rudy Dhaenens (PDM/Bélgica) mismo tiempo

Clasificación General

1. Greg LeMond (ADR/EEUU) 25:57:38

2. Laurent Fignon (Super U/Francia) +5”

3. Thierry Marie (Super U/Francia) +20”

4. Eric Breukink (Panasonic/Holanda) +1’51”

5. Sean Yates (7-Eleven/Reino Unido) +2’18”

8 de julio

Etapa 7, Poitiers - Burdeos, 259 kilómetros

Otro chapuzón rumbo sur. Otra etapa maratoniana. Otro día protagonizado por el tiempo.

La séptima etapa era apenas un par de kilómetros más corta que la monstruosa etapa previa rumbo a Futuroscope, pero gracias a la continua lluvia y al viento tardó veinticinco minutos más en terminar. La vestimenta obligada del día fue capas y capas de tejido a prueba de agua, y los ciclistas que optaron por no llevarlas sufrieron las consecuencias. Greg LeMond fue uno de ellos. Necesitó un permiso especial para cambiar su maillot amarillo por uno seco del ADR.

A diferencia del día anterior, esta no fue una jornada para heroicidades individuales. Saliendo de Poitiers («el lugar en el que Juana de Arco comenzó a meterse en líos», como el hombre de la ABC informó amablemente a sus espectadores) el destino era Burdeos, escenario de más de setenta llegadas de etapa durante la historia del Tour. A lo largo de esos años, Burdeos se había convertido en sinónimo de llegada al esprint. En 1989, ocasión de la septuagesimoprimera visita de la carrera a la ciudad, la incapacidad de los ciclistas para mantener con vida los intentos de escapada bajo el cielo gris propiciaron otra llegada al esprint, una rara ocasión en lo que iba de Tour para que los esprínteres lucharan entre sí.

Cerca del final de la jornada, cuatro ciclistas tenían una pequeñísima ventaja con respecto al pelotón: por el Histor Etienne De Wilde, por el Helvetia-La Suisse su líder Steve Bauer, Jean-Claude Colotti del RMO, y por el Superconfex Patrick Tolhoek, quien la última vez que había sido visto en el Tour demostró su buen estado de forma al quedar tercero sobre el asfalto de Spa-Francorchamps. En Burdeos, De Wilde se impuso a Colotti, consiguiendo la primera victoria belga en esta edición.

El cerrado final hizo que no hubiera movimientos entre los primeros de la general, pero durante la ceremonia de trofeos se hizo público un cambio significativo: Sean Kelly, que había ganado el maillot verde de los puntos en 1982, 1983 y 1985, volvía a enfun-darse este maillot. Conseguirlo después de haberse visto envuelto en una fea

caída cuando se habían cubierto dos tercios de la etapa, y en el que su compañero de equipo Raúl Alcalá también se vio involucrado, mide el grado de compromiso y la calidad de este hombre en su decimoprimer Tour.

Parecía que el cambio de aires al unirse al PDM a finales de la temporada anterior le había venido muy bien a Kelly. Con 33 años de edad era el ciclista más veterano del equipo, sacando cinco años al siguiente ciclista de más edad. De hecho, también les sacaba unos cuantos años al trío de grandes mosqueteros de la carrera, Delgado, Fignon y LeMond, quienes aún tenían menos de treinta años, llevándose entre ellos quince meses. Puede que Fignon pareciera el mayor del pelotón, por culpa de su pelo ralo y sus gafas, pero lo cierto es que había nacido en una década diferente a la de Stephen Roche, ese irlandés con cara de niño y esa mirada de no haber roto nunca un plato. Esta diferencia de edad hacía todavía más impresionante la eterna forma de Kelly. Cuando Delgado, Fignon y LeMond cumplieron la edad que tenía el hombre de Carrick-on-Suir en 1989, los tres habían disputado ya su último Tour de Francia.

Pero además, las actuaciones que se sacaba Kelly de la chistera parecían cualquier cosa menos las que dejaría un ilustre veterano que contempla los últimos días de su carrera. El Tour de 1989 iba camino de convertirse en su mejor actuación en la carrera. Cinco etapas terminadas entre los diez primeros durante la primera semana, además de su posición de Burdeos, decimoprimero, le ayudaron a conseguir el maillot verde. Estaba amortizando con creces su fichaje con el PDM, que se firmó solo cuando Greg LeMond estuvo fuera del equipo. Pese a ser un equipo en el que el dinero no era demasiado problema, no podían permitirse tener al americano y al irlandés.

«Tenía contrato firmado con el KAS» aclara explicando por qué cambió de equipo rumbo al PDM a finales de 1988, «pero clausuraron el equipo. El jefe, Luis Knörr, que era un apasionado del ciclismo, murió aquel mismo año y decidieron no seguir con el equipo ciclista. No tuve otra opción».

«Había corrido unas cuantas temporadas en el KAS. Al ser un equipo español era muy importante para ellos que corriéramos las carreras españolas de comienzo de temporada, como la Vuelta al

País Vasco o la Volta a Cataluña. Y yo tenía que correrlas, además de la Vuelta a España, que caía a finales de abril y comienzo de mayo. Mis calendarios con el KAS estaban muy cargados, porque yo también quería correr las clásicas y el Tour. Que el equipo quisiera correr todas las carreras españolas hacía que mi vida fuera una locura. El programa en el PDM era mucho más llevadero. Cuando acababa el periodo de clásicas disfrutaba de un pequeño descanso».

«Casi inmediatamente después de que KAS anunciara que iba a cerrar su equipo ciclista, PDM se puso en contacto conmigo. Me dejaron claro que si me fichaban era para ganar las clásicas y el maillot de los puntos del Tour. Eso era lo que esperaban de mí. Se sobreentendía que ganar el Tour, o incluso subir al podio, estaría complicado, porque lo había intentado muchas veces sin lograrlo. Puede que no lo admitiera por entonces, pero en el fondo, yo también tenía esa duda».

El PDM no tomó la salida en la París-Niza de 1989, con lo que la racha de siete victorias consecutivas de Kelly en esa carrera llegó a su fin, puede que un final prematuro. Pero poco después llegaron los éxitos en sus nuevos colores, cuando consiguió su segunda victoria en la Lieja-Bastoña-Lieja, esa clásica conocida como “La Decana”. En esa carrera Kelly pudo medir la lealtad de sus nuevos compañeros. La jerarquía del PDM no estaba del todo clara. Kelly compartía el liderato con el otro nuevo fichaje, Raúl Alcalá, además de con Steven Rooks y Gert-Jan Theunisse. «Seguro que alguna vez ha escuchado eso de que hay demasiados gallos en un mismo corral...

Rooks y Theunisse eran buenos chavales», escribiría más tarde, «pero sabía que tendría que vigilarlos porque si yo trabajaba para ellos en una carrera, no estaba tan seguro de que ellos fueran a devolverme el favor. Eran así. Por entonces, a los holandeses les encantaba ir dando puñaladas por la espalda.

Sabía que todo era política. Sabía que lo que se acordaba en la reunión del equipo antes de una carrera no estaba, necesariamente, escrito en piedra. Y sabía que llegaría el momento en el que yo tuviera que jugársela a ellos antes de que ellos me la jugaran a mí».

Y así fue como Kelly consiguió su primera victoria para el PDM.

«Cuando gané la Lieja-Bastoña-Lieja, ataqué muy pronto, puede que a unos treinta kilómetros de meta», recuerda. «Sospechaba que si esperaba demasiado y dejaba todo para el esprint, Rooks o Theunisse atacarían. Fue arriesgado. Por entonces no dije nada, pero unos años después admití que ese fue el motivo por el que entré en un ataque tan tempranero, algo que como esprínter no debería hacer».

Para asegurarse ese cuarto maillot verde de los puntos, Kelly tenía que realizar algunas buenas actuaciones en los Pirineos y/o los Alpes. Cómo les sentaría eso a sus compañeros de equipo, escaladores, estaba por ver. Aquellos que esperaban una ración de luchas fratricidas estaban salivando ante esta oportunidad.

Etapa 7

1. Etienne De Wilde (Histor/Bélgica) 7:21:57

2. Jean-Claude Colotti (RMO/Francia) mismo tiempo

3. Patrick Tolhoek (Superconfex/Holanda) +2”

4. Steve Bauer (Helvetia-La Suisse/Canadá) mismo tiempo

5. Jean-Paul van Poppel (Panasonic/Holanda) +4”

Clasificación General

1. Greg LeMond (ADR/EEUU) 33:19:39

2. Laurent Fignon (Super U/Francia) +5”

3. Thierry Marie (Super U/Francia) +40”

4. Eric Breukink (Panasonic/Holanda) +1’51”

5. Sean Yates (7-Eleven/Reino Unido) +2’18”

9 de julio

Etapa 8, Labastide d'Armagnac - Pau, 157 kilómetros

El padre Joseph Massie era todo sonrisas. Llevaba esperando este día treinta años, treinta años de sueños sin esperanzas y, presumiblemente, muchas plegarias. Pero fuera por divina intercesión o por el mundanal trabajo de los mortales que administraban la carrera, las oraciones encontraron respuesta y el sueño se haría realidad. La última etapa, de momento, de esa edición del Tour de Francia iba a partir desde este pueblo.

Massie no era un cura normal y corriente. Massie era un fanático, un fanático del ciclismo. Y en su fanatismo llegó a cotas inimaginables. En 1958 reformó su capilla del siglo XII situada en la pequeña ciudad fortificada de Labastide d'Armagnac, convirtiéndola en un santuario-museo que glorificaba la vida sobre dos ruedas. Un año más tarde, el Papa Juan XXIII lo hacía oficial. Esa capilla sería conocida a partir de ese momento como Nuestra Señora de los Ciclistas, un «santuario nacional del ciclismo y los ciclistas bajo la

protección de la Virgen, Nuestra Señora de los Ciclistas».

La capilla se convirtió en un extraordinario lugar de peregrinaje para la comunidad ciclista, y el interior de sus paredes está adornado con cientos de maillots, muchos de los cuales fueron donados por algunas de las mayores leyendas del deporte, entre los que se cuentan Eddy Merckx, Jacques Anquetil, Luis Ocaña y Raymond Poulidor. El Tour había pasado cinco años antes por delante de la capilla, camino de Pau, pero en 1989 llegó su coronación gloriosa: ser el punto del que partirían los 188 ciclistas que aún continuaban en carrera.

Situado a 136 kilómetros al sur de la meta de Burdeos el día anterior, el pueblo era un hervidero aquella mañana. Tocaban las bandas de música, marchaban las majorettes. Y lo más importante, el padre Massie celebró una audiencia con algunos de sus héroes ciclistas. Stephen Roche, Pedro Delgado, Luis Herrera y Greg LeMond estaban entre los que visitaron a ese sacerdote loco del ciclismo, y el americano le regalaría un maillot amarillo que poder añadir a su colección de la capilla.

Pero no todo fue tan bonito aquella mañana. Antes de que el pelotón tomara la salida, un grupo de protestantes antinucleares aprovechó el revuelo mediático que había caído sobre Labastide. Se encadenaron juntos, obligando a los ciclistas a pasar de uno en uno por el único hueco que habían dejado los manifestantes, para poder llegar a la línea de salida, empujando o llevando sus bicicletas en volandas. Desde el asiento trasero del director de carrera, Bernard Hinault vigilaba con ojos cansados que todo fuera como debía. Un bretón feroz conocido por su poca simpatía con aquellos que retrasaban el Tour con protestas públicas (en una ocasión llegó a las manos con unos manifestantes, en la época en la que aún corría), su cargo oficial significaba que ahora era un hombre con responsabilidades, un hombre atrapado por su trabajo. Hinault no se movió de su coche. La carrera abandonó el pueblo con quince minutos de retraso.

Después de las dos etapas maratonianas anteriores, el itinerario de ese día –una etapa mucho más corta que siguió rumbo sur– fue bien recibida por aquellos que necesitaban recuperarse y descansar antes de las etapas pirenaicas. Dado que los favoritos a la general se

vigilarían de cerca, no se esperaban movimientos de los máximos protagonistas. Toda una invitación para los menos conocidos: era una etapa para que esa gente que seguramente lo pasaría mal durante los siguientes días por las montañas tuviera la oportunidad de inscribir su nombre en la historia del Tour. Puede que mañana sea un día de sufrimiento, pero hoy puede serlo de gloria.

A falta de ochenta kilómetros para la meta había una gran posibilidad de que ese desconocido fuera uno de los cuatro hombres que habían unido sus fuerzas para crear un hueco significativo. Esos cuatro hombres eran el ciclista de RMO Éric Caritoux, que vestía el maillot de campeón de Francia, Michael Wilson, uno de los dos australianos del Tour, Philippe Louviot, del Z-Peugeot y el irlandés Martin Earley, otro de los fichajes del PDM a finales de la temporada anterior.

Cuando el hueco entre los escapados y el pelotón se acercó a los tres minutos, ADR se puso en acción y organizó la caza. Su nerviosismo se debía a la presencia de Wilson entre los escapados, y trataron de reducir, o incluso extinguir, la desventaja. De los cuatro escapados, era el ciclista que estaba más cerca de LeMond, habiendo comenzado la etapa a cinco minutos del maillot amarillo. Y contaba con cierto bagaje que lo señalaba como un peligro potencial. Se había adjudicado la segunda etapa del Giro de 1982 venciendo a Fignon en el esprint. Un año después, también consiguió una etapa en la Vuelta.

El resto de equipos se dedicó a proteger a sus líderes. Delgado estaba especialmente bien protegido, encerrado en un círculo protector trazado por sus gregarios. El objetivo era llevarlo a salvo a Pau antes de que pudiera desatarse en las montañas al día siguiente. Pero Fignon fue el Fignon de costumbre, una mezcla de juego y peligro. De repente, y sorprendiendo a todos, atacó en el primero de los cuatro puertos de cuarta categoría, presumiblemente con la intención de rascar los suficientes segundos como para poder llegar a la alta montaña de líder.

El ataque de Fignon hizo aumentar el ritmo de caza, y la ventaja del grupo cabecero quedó reducida a un minuto con veinte kilómetros por cubrir. Pero quedando cinco, Louviot, que corría su primer Tour, realizó el movimiento que parecía decisivo. Trabajo

cumplido. Solo que los otros tres, en lugar de rendirse ante el cada vez más cercano pelotón, neutralizaron a Louviot. Mientras que Caritoux se relajaba un instante, pensando que lo más seguro era que se jugasen la victoria al esprint entre los cuatro, Martin Earley atacó a un kilómetro de meta. Entrando en la plaza del mercado, el dublinés miró atrás en un par de ocasiones antes de alzar los dos brazos al aire y lograr una famosa victoria. Su sonrisa dejaba patente que era uno de los mejores momentos de su carrera, el momento que le daba significado. Aquí y ahora.

«Sabía que tenía que atacar, porque me sentía bien», comentó desde detrás de sus gafas Earley en la meta. «Cada vez que me veo luchando por una cuarta posición, me gusta pensar que también puedo luchar por la victoria. Y los que iban conmigo tampoco es que fueran grandes esprínteres, así que mis opciones eran tan buenas como las del resto».

Earley era un reputado ganador. Siendo el eterno tercer hombre del ciclismo irlandés tras los grandísimos Roche y Kelly, este no era su primer idilio con el éxito en una gran vuelta. Ese llegaría en el Giro de 1986, cuando corriendo en las filas del Fagor volvió a demostrar su agudo sentido táctico para engañar a LeMond y Roberto Visentini, consiguiendo una gran victoria en las montañas.

«Martin siempre fue un ciclista de gran calidad», dice Roche. «Un gran ciclista de equipo. Tenía ambición, pero sabía perfectamente cuales eran sus limitaciones. Reconocía que jamás ganaría un Tour, pero sabía que cuando tenía un buen día era capaz de ganarte una etapa. Eso sí, jamás saldría a por la victoria sin haberse asegurado de que sus compañeros y su líder estaban en buenas condiciones. Era alguien con el que un líder podía contar, tanto en las clásicas como en el Tour. Todo el mundo se alegró de que Martin ganara esa etapa. Era la recompensa por todo el duro trabajo que desempeñaba».

Cuando fichó por el PDM, Kelly insistió en que Earley hiciera el mismo camino que él desde el KAS; así de buen gregario era. «Ya tenían fichados a un montón de ciclistas, así que quedaban pocas plazas. Martin fue el único al que me pude llevar conmigo. Todos en el PDM estaban encantados con su victoria. Era el primero en echar una mano en el equipo la mayoría de las veces, pero había

ocasiones en las que era capaz de hacer su propia carrera; aunque las ocasiones de que disponía eran contadísimas».

Ese día, en su diario, el cuarto irlandés en ese Tour, Paul Kimmage, también destilaba cierto sentimiento de orgullo nacional ante el éxito de su compatriota. «Sabía que ganaría. Se lo dije a Kelly cosa de una hora antes de llegar a meta, tenía el presentimiento de que lo haría. Al llegar a Pau he tratado de escuchar la narración del comentarista de la carrera, Daniel Mangeas. Cuando lo he escuchado gritar M-A-R-T-I-N- E-A-R-L-E-Y he levantado el puño de alegría».

Con cuatro compatriotas en el Tour el ciclismo irlandés estaba en una forma envidiable. Y tampoco hay una razón clara que lo explique. Como Ed Pickering argumentó, «el éxito del ciclismo irlandés en la década de los 80 fue una excepción estadística. Con Sean Kelly y Stephen Roche, Irlanda contaba con dos de los cuatro o cinco mejores ciclistas del mundo».

Lo cierto es que estos dos ciclistas nunca han sido capaces de explicar el por qué de esa exuberante calidad en ese momento particular. «No lo sé», dice Roche encogiéndose de hombros tras ser preguntado por ello por enésima vez en su vida. «Puede que fuera algo genético, o puede que fuera lo que comíamos, patatas y repollo. Sea el agua o el aire, lo cierto es que Irlanda tiene algo que hace crecer los campeones. Somos un país pequeño, y es increíble que tengamos tantos éxitos. Es algo intrínseco a nuestra cultura, nuestra tierra y nuestra mentalidad». Kelly apunta al éxito que por entonces cosechaba Irlanda en otros deportes para intentar darle sentido: el equipo nacional irlandés de fútbol al mando de Jack Charlton o las medallas logradas por los atletas irlandeses de fondo, con gente como Eamonn Coghlan, Sonia O'Sullivan y John Treacy. «Era increíble que contáramos con tantos ciclistas en lo más alto. Parece que salimos todos a la vez, y es algo que de vez en cuando ocurre en el deporte. Y cuando colgamos la bicicleta, nadie tomó nuestro relevo durante unos cuantos años. Las cosas funcionan así. Tuvimos varios ciclistas de mucho talento en un mismo momento. Está claro que cuando ves a otro irlandés haciendo algo bien, eso motiva al resto un poco más».

Pero lo importante no es si la victoria de Earley en Pau fue el

resultado de un éxito que propicia otro éxito. Lo que representaba, definitivamente, era el reconocimiento de que, entre los gregarios, había grandes corredores con una grandísima inteligencia y habilidad.

Pero un día después el foco volvería a ponerse sobre los grandes nombres, las estrellas, los favoritos a la general. Al llegar a Pau, puerta de entrada a los Pirineos, sanos y salvos, los combatientes estaban preparados. Llegó el momento de empezar esas batallas montañosas.

Etapa 8

1. Martin Earley (PDM/Ireland) 3:51:26

2. Éric Caritoux (RMO/France) +4”

3. Michael Wilson (Helvetia-La Suisse/Australia) mismo tiempo

4. Philippe Louviot (Z-Peugeot/France) +6”

5. Laurent Bezault (Toshiba/Francia) +8”

Clasificación General

1. Greg LeMond (ADR/EEUU) 37:11:25

2. Laurent Fignon (Super U/Francia) +5”

3. Thierry Marie (Super U/Francia) +40”

4. Erik Breukink (Panasonic/Holanda) +1’51”

5. Sean Yates (7-Eleven/Reino Unido) +2’18”

SEGUNDO ACTO

LA SEGUNDA SEMANA

CAPÍTULO 8

LOS HOMBRES DE LA MONTAÑA

«No soy yo el que tiene que tirar. Tiene que hacerlo Laurent».

Greg LeMond

10 de julio

Etapa 9, Pau - Cauterets, 147 kilómetros

Si se mira desde el Boulevard des Pyrénées, en la ciudad de Pau, dirigiendo la vista al sur, las siluetas azuladas y encrespadas de los Pirineos devuelven la mirada en la distancia, juntas como gigantes de grandes colmillos en el horizonte, al filo del olvido. Son una imagen de ansiada bienvenida para los menudos escaladores del Tour de Francia, los que habían penado bajo el viento, la lluvia y los kilómetros sin fin de las etapas previas en las que la carrera iba tomando rumbo sur. El único consuelo que encontraban era que ese rumbo los acercaba, cada vez más, a su terreno preferido. Las primeras estribaciones, las pendientes, las cimas.

Para muchos otros en este Tour –los esprínteres y los contra-rrelojistas– la presencia de los Pirineos es un motivo para plantearse la propia cordura. Dos días de tortura y tormento, de agonía y angustia, antes de que las carreteras vuelvan a allanarse y se

restablezca el equilibrio. Eso siempre que la tortura y el tormento, la agonía y la angustia, no se hagan tan insoportables que no consigan salvar el fuera de control y se vean fuera del Tour; que les digan que están fuera, que ya no son necesarios.

Desde el prólogo y la contrarreloj por equipos, y desde que tomó la decisión de mantenerse en carrera cuando otros habrían echado pie a tierra, Pedro Delgado ansiaba que pasaran los días para llegar a este momento. Y ese primer día pirenaico resultaba de lo más favorable para un ciclista temido por ir más rápido cuanto más alta es la pendiente. Dos puertos de primera categoría –el Col de Marie Blanque con 1.035 metros de elevación, y Le Cambasque, con 1.320 metros de elevación –quedaban separados por el gigante monstruoso del día, el Col d'Aubisque. Este había sido designado HC, Hors Catégorie, Categoría Especial. Era un ascenso tan severo que se salía de las tablas de categorización; 20 kilómetros de tortura muscular, y de evaluar hasta dónde llega la resistencia de los pulmones. Y además, con los barrancos más espectaculares y menos protegidos de toda la carrera a apenas unos metros.

El primer ciclista que reveló sus intenciones fue el gregario del Fagor Robert Forest, quien lideró la carrera al pasar por el Marie Blanque con veinticinco segundos de ventaja sobre el holandés Adrie van der Poel, quien a su vez sacaba otros veinticinco segundos sobre su compatriota Gert-Jan Theunisse. Hasta la fecha, el momento más glorioso de Forest había sido su victoria de etapa en el Giro de 1987; pero el francés tuvo que esperar al último kilómetro para asegurarse la victoria en solitario, con lo que tampoco podía ser considerado un logro portentoso que mostrara lo que podría conseguir en el resto de ascensiones de esta jornada. Lo más seguro fuera que lo hubieran mandado adelante para estirar y fatigar de manera prematura a los rivales de su líder, Stephen Roche, una táctica de la que su capitano, todavía fresco, podría aprovecharse en las siguientes ascensiones del día. Un grupo de elegidos –entre los que estaban LeMond, Fignon, Delgado, Rooks y Kelly– vigilaba a Forest (y a Theunisse) de cerca, pasando sobre la cima de Marie Blanque con un minuto y medio de retraso. Pero lo curioso era que en ese grupo no estaba Roche.

Entonces emergió la verdadera estrella de la jornada. Miguel

Indurain, un gregario de veinticuatro años señalado para convertirse en un gran líder en el futuro, atacó en el arranque del Aubisque. No se podía negar su ambición al atacar tan lejos de la meta y con las ascensiones tan duras que tenía por delante. Era una estrella ascendente en el equipo Reynolds. Había ganado la París-Niza de ese año, manteniendo a raya a Roche por 13 segundos, y mostrando que tenía piernas para escalar. Hasta entonces se creía que su fuerte era la contrarreloj, una disciplina para la que su fornida corpulencia parecía estar hecha a medida. Desde luego, el cuerpo de Indurain estaba lejos de ser el de esos escaladores que desafían a la gravedad haciendo bailar su bicicleta. Indurain vivía en un pueblo a las afueras de Pamplona, a menos de 130 kilómetros de la meta del día. «Estaba en su territorio», hizo notar el periodista español Javier García Sánchez sobre aquel día pirenaico. «Conocía todos los puntos de referencia, sabía que su gente lo estaba esperando en Cauterets. Los bosquecillos de hayas le susurraron una vez más, como lo hizo la historia». Delgado se había dado cuenta de que Indurain se mostraba inquieto aquel día, impaciente por dejar su impronta aquel día en la carrera. Puede que, después de que a su victoria en la París-Niza le siguiera una decepcionante actuación en la Vuelta, tras una caída en la decimoquinta etapa que le provocó una fractura en la muñeca, quisiera despejar alguna duda.

Así que, aprovechando la póliza de seguros que tenía en la forma de otros dos gregarios, Abelardo Rondón y William Palacio, Delgado le dio alas a Indurain para atacar. «Era su día», escribió García Sánchez. «Esa tarde sería cuando pondría a prueba de ver-dad su relajado pulso. Él mismo estaba relajado, porque sabía que Rondón y Palacio estaban con Delgado».

Si conseguía la victoria de etapa, sin lugar a dudas sería su mejor actuación en la montaña. Y su ataque rumbo a las cumbres envueltas en niebla del Aubisque estuvo repleto de fuerza. En la cima, introduciendo periódicos secos bajo su maillot para proteger su torso del frío del descenso, Indurain aventajaba a los dos ciclistas que lo seguían, Herrera y Theunisse, en dos minutos y diecinueve segundos. El grupo de los favoritos apenas iba diez segundos detrás de estos. Sin embargo, Robert Millar, un hombre que contaba con dos victorias de etapa en los Pirineos, había sufrido un pinchazo en las rampas del Aubisque, y se enfrentaba a un serio desafío si quería

regresar a la lucha por la etapa.

La ventaja de Indurain se agrandó más aún después de lanzarse en un descenso valeroso, antes de enfrentarse cómodamente a dos ascensiones menores. Cuando alcanzó la ciudad de Pierrefitte-Nestalas, después de 130 kilómetros, una motocicleta se puso a su lado mientras su pasajero le enseñaba una pequeña pizarra en la que se leían escritos en tiza los últimos tiempos. La ventaja de Indurain sobre LeMond, Fignon y el resto era ahora de seis minutos. Si sacaba otro minuto y medio más, le robaría el maillot amarillo al americano.

Entre Indurain y el grupo de los elegidos había otros dos españoles, los compañeros de equipo en el BH Anselmo Fuerte y Javier Murguialday. Aunque ambos parecían estar fuertes y tener confianza en alcanzar al navarro, como mínimo quedaba claro que Indurain estaba realizando una actuación tan imperial que era necesario el trabajo de dos ciclistas para alcanzarlo.

Pero, cómodo con su propia compañía, Indurain siguió imprimiendo esa cadencia regular y de metrónomo que tan familiar se volvería en los Tours de Francia durante la década de los noventa. Esa misma expresión facial que parecía no denotar esfuerzo alguno. Esos muslos que parecían capaces de cascar nueces. Esa parte final de la espalda pegada siempre al sillín, sin importar cual fuera la pendiente.

Tras pasar la pancarta de los diez kilómetros a meta, Indurain seguía mostrándose repleto de fortaleza. Cuando Fuerte y Murguialday pasaron bajo la misma pancarta su desventaja era de dos minutos y medio, y el duelo pasaba a ser de un hombre contra otro. Viendo a su compañero de equipo desmoronarse, Fuerte tomó la responsabilidad de atrapar al hombre del Reynolds.

Cuando Indurain llegó al centro de Cauterets sus piernas parecían todavía frescas. El problema era que aún no había llegado el final de la etapa. La meta estaba unos kilómetros de carretera más arriba, en la estación de esquí. Y ese «arriba» es la palabra más importante. Para hacerse con la victoria tendría que conquistar otro puerto de primera categoría

Pero a falta de cinco kilómetros, Indurain parecía estar quedán-dose sin combustible. La pendiente era muy dura, y parecía que sus piernas se endurecían de igual manera. Y para sumar elementos extraños, su boca estaba abierta, intentando absorber la mayor cantidad posible de oxígeno que pudiera. La mueca que ponía parecía una sonrisa. Pero este no era momento para las sonrisas. Al menos no todavía. Y para sumar otro hecho extraño, ahora se levantaba de vez en cuando del sillín, desesperado por encontrar ese ritmo que se le escapaba. «En ese momento», escribió García Sánchez, «Miguel no veía nada. Lo único que intentaba era volar, aunque sentía que caminaba sumido en las aguas».

Carretera abajo, el grupo de favoritos comenzaba a romperse. William Palacio lanzó un ataque poco esperado, en un intento por estirar el grupo, maniobra de la que Delgado podría sacar petróleo. Pero todo el mundo leyó sus intenciones. Nadie salió tras él. Fignon y LeMond no tenían ojos más que el uno para el otro, pese a que –tras estar toda la etapa a rueda del francés– el americano siempre estuvo fuera del campo de visión de Fignon, para irritación del hombre del Super U. «Ha ido chupando rueda todo el rato», se quejaría más tarde de LeMond, «y ha dejado muy claro que iba a limitarse al papel de espectador». Los intentos de su equipo por probar a LeMond, incluido un tramo en el que Gérard Rue se puso al frente del pelotón aumentando el ritmo de manera terrorífica, no fueron capaces de descolgarlo.

Cuando este grupo salió de Cauterets para enfrentarse a la brutal última subida, Charly Mottet, el asesino con las lentes de espejo, lo dejó atrás. Parecía que había estado respetando algún límite de velocidad mientras atravesaba la ciudad y que, solo cuando se vio de vuelta en la carretera, le permitieron rebasarlo. Con su ritmo duro y de pie sobre los pedales, con las caderas contoneándose como las de una bailarina de salón, adelantó a Palacio al doble de la velocidad que este llevaba.

La ventaja de un cada vez más cansado Indurain sobre el maillot amarillo había caído hasta los cuatro minutos y medio, y continuaba en caída libre gracias a la inyección de ritmo que había sufrido el grupo del líder. Delgado se levantó sobre los pedales para alcanzar a Mottet, perseguido de cerca por Theunisse. Pero muy

poco después, en cuanto el trío capturó a Murguialday, Delgado se fue de sus compañeros. El otro ciclista del BH, Fuerte, estaba en el punto de mira.

Llegado ese momento, las piernas de Indurain estaban tan cansadas y agarrotadas que los aficionados que corrían a su lado ondeando banderas apenas necesitaban trotar para mantener el ritmo. En un marcado contraste, la virulencia del ataque de Delgado obligaba a sus admiradores a efectuar un esprint con todas sus fuerzas. ¿Acabaría el líder atrapando a su compañero de equipo? ¿Y de hacerlo, cuál sería el plan?

Mientras que las rampas del Cambasque reducían su dureza, Indurain pareció encontrar un segundo arreón. Pasada la pancarta de dos kilómetros a meta, sus piernas guardaban la suficiente fuerza como para levantarse del sillín por última vez. El público, encantado con ese alarde de valor del joven príncipe, mostró un éxtasis mayor cuando apenas dos minutos más tarde vio aparecer al regente Delgado. Las cámaras lanzaron aún más flashes y las ikurriñas tremolaron con más fuerza todavía saludando al vigente campeón, a pesar de que los pagos de Indurain quedaran mucho más cercanos que los de Delgado, el hombre de Segovia. Que el hombre que estaba entre ambos fuera también español no hizo sino aumentar el delirio colectivo.

Con la suavizada pendiente en los últimos cientos de metros haciendo más llevadero el dolor, Indurain reunió las suficientes fuerzas como para alzar una mano del manillar y recoger su primera victoria de etapa en un Tour, una pequeña celebración. El esfuerzo tan extraordinario que había efectuado, y del que nadie pensaba que fuera capaz, lo había vaciado.

Paul Sherwen, desde su privilegiado lugar en el box de comentaristas de Channel 4, no había presentido el potencial de Indurain. «No parecía más que un gregario fornido y grandote», admite. Del mismo modo, Andy Hampsten tampoco pensaba que el español se convertiría en un vencedor en serie del Tour. «Desde luego no lo había imaginado, no. Fue algo que se me escapó».

El periodista François Thomazeau, un hombre al que el jefe del equipo Reynolds, José Miguel Echávarri, prestaba atención, contaba

con alguna información privilegiada. «En marzo, durante el Critérium Internacional [que se adjudicaría Indurain], Echávarri me dijo que era un diamante en bruto que llevaba años puliendo. Me dijo que su intención era que Miguel siguiera aprendiendo un poco durante el Tour de 1989, pero que pensaba que por lo menos podría lograr cinco Tours. Y así fue».

Pese a los esfuerzos de Indurain, los ánimos que acompañaron a Delgado durante el último kilómetro fueron mucho más estridentes. Parecía que acababa de ganar otra Vuelta. Pero lo único que había hecho era conseguir una tercera posición en la primera etapa montañosa de un Tour de Francia en el que había comenzado aquel día en vigesimoctava posición, casi a siete minutos del maillot amarillo. Nadie podría imaginar que todo aquello estuviera pasando en la parte francesa de los Pirineos. No se veía ninguna tricolor por ningún lado. El color dominante era el verde, rojo y blanco de la ikurriña.

Aunque la alegría por la primera victoria de Indurain era obvia, la resurrección de Delgado le había producido un placer mayor a las masas. Todavía podía ser capaz de retener su vigente título de vencedor. Pero la clave estaba en ver a cuánto ascendía el hueco que había logrado sobre el resto de ciclistas de la general. ¿Cuánto daño había hecho Delgado? ¿Cuánto tiempo había recuperado para reducir esa deuda que se había autoinflingido?

La respuesta llegaría justo veintisiete segundos después. El grupo se había juntado durante la última ascensión, y el maillot verde de Kelly lo lideró, trayendo consigo a Rooks, Theunisse, Fignon, Mottet y, sobre todo y más significativo, LeMond. El americano había pasado su primer test tras toda una semana temiendo a las montañas. Había igualado a Fignon, pedalada a pedalada, en una serie de escaladas verdaderamente duras, y no se había encontrado merma alguna a sí mismo, por mucho que al francés lo indignara que no hubiera respondido al ataque inicial de Indurain. «LeMond ni pestañeó», resopló. «Me ha tocado a mí mantenerlo al alcance. Él se ha limitado a quedarse tan tranquilo, aprovechando el trabajo que yo estaba haciendo. Si soy sincero, he de decir que ha sido muy frustrante».

LeMond defendió su táctica con gran resolución, recordando a los

periodistas cómo estaba la clasificación. «Yo no tengo por qué salir tras Indurain. Está a más de siete minutos en la clasificación. No soy yo quien tiene que tirar. Eso es cosa de Laurent. Yo tengo que defender el hueco que le saco».

Tres décadas después, los LeMond siguen respondiendo a las acusaciones de que Greg no se comportó de manera digna en las montañas durante el Tour de 1989. «Me pone enferma cuando la gente sale con el tema de las tácticas», dice Kathy, «cuando dicen que Greg no atacó. Digo yo que habría que ser muy idiota para liarse a saltar una y otra vez cuando no tienes equipo y no has subido montaña alguna en el Tour en los últimos dos años, por lo que no tienes ni idea de hasta donde dan tus fuerzas. ¡Así no vas a ganar! Compitió de la manera en que lo hizo porque era como tenía que hacerlo. Corrió de manera muy inteligente».

Contestando a las preguntas en la meta de Cambasque, LeMond se mostraba contento porque su físico le hubiera dado para aguan-tar esas cuatro horas y media sobre el sillín, la mayoría cuesta arriba. «La etapa de hoy ha dejado claro que estoy mejor que en el Giro. He tenido un buen día, y eso me da confianza. Pero eso no significa que la siguiente etapa me venga igual. Ahora todo se reduce a descansar, tanto yo como el resto. ¿Cuál es el mensaje? Preguntadme por la mañana».

Por ahora seguiría de líder un día más, otra etapa de montaña de primer orden. Tras dos días con el maillot amarillo, parecía cómodo con ese color. En lo alto del podio, Miguel Indurain parecía menos cómodo. Tenía pinta de estar un poco perdido, un poco confuso. Tenía que aprender ese arte de enfundarse un maillot delante de los medios de comunicación de todo el mundo: necesitó ayuda para ponerse el maillot a topos rojos de mejor escalador del Tour. Después, las chicas del podio tuvieron que darle una primera lección de cómo sujetar una lata de Coca-Cola haciendo que el logotipo de la marca fuera lo más visible que se pudiera. Pero ya aprendería. La futura leyenda del Tour tuvo montones de oportunidades para aprender a hacerlo de manera correcta.

En el recinto de meta había una ausencia notable. Más de cinco minutos después de que a Sean Kelly le hubieran impuesto un nuevo maillot verde, su compatriota Stephen Roche entró

renqueante en meta, un cuarto de hora después de Indurain. A la vez que esa etapa presentaba en sociedad al español en el Tour, una lesión del irlandés echaba el telón a la participación de este grande del Tour.

En una fría y vigorizante mañana en Antibes, en la Riviera Francesa, Roche –en su versión actual encanecida y con casi sesenta años, más del doble de la edad que tenía cuando consiguió la triple corona del ciclismo– acaba de regresar de dar un paseo de dos horas en bicicleta. Goza de mejor salud de la que tenía aquella tarde de julio en los Pirineos, hace 30 años.

Tras perderse el Tour de 1988 por una agónica lesión de rodilla, su participación en este Tour se dio de bruces contra los problemas. Todo ocurrió en su ascenso a la Marie Blanque. Mientras su compañero del Fagor Robert Forest era el primero en coronar la cima, Roche sufría montaña abajo. «Al cambiar de marcha, la cadena no engranó en la corona y me golpeé la rodilla con la parte baja del manillar. ¡Pumba! No me costó demasiado coronar este puerto y bajar por la otra vertiente. Pero en el arranque de la siguiente ascensión comenzó a doler; a doler muchísimo; un dolor muy intenso».

«Terminé la etapa y el doctor me echó un vistazo. “A lo mejor mañana está mejor”. Yo nunca abandono una carrera. Puede que al día siguiente no tomes la salida, pero jamás hay que abandonar una etapa. Cuando te bajas de la bicicleta, no dejas de pensar en qué habría pasado si... Y no podía tener un DNF [Retirado] en mi currículum. Un DNF nunca es una opción. Jamás acepté retirarme, o irme, por tonterías. Y cuando empiezas un Tour estás ocupando el lugar de otra persona que podría haber corrido. Tienes que llegar lo más lejos posible para mostrarle tu respeto a esos muchachos. Intentas superar todos tus límites. Tienes la suerte de haber conseguido plaza en el equipo que corre esta carrera, y nada justifica que no llegues hasta la meta».

«Y ¿sabes? Puede que el día siguiente te encuentres mejor».

«Pero la mañana siguiente comencé a descender las escaleras para ir a desayunar y me dolía de tal manera que estaba fuera de toda lógica pensar en subirme a una bicicleta. ¡Qué estupidez tan

grande! Era la misma rodilla, ¡otra vez! De haber sido la otra rodilla, ¿quién sabe? Pero era la rodilla mala, la que ya estaba muy débil. El daño no es que fuera demasiado grande. Pero era una lesión sobre una rodilla que ya de por sí estaba dañada». El compañero de equipo y compatriota de Roche, Paul Kimmage, corría junto a él por entonces. «De repente ha comenzado a dolerle con mucha fuerza, y hemos tenido que llamar al doctor de carrera. Ha sacado un bote de espray, pero todos sabíamos que la solución no está en un aerosol. Estaba frito, todo se ha acabado. La bestia negra mordía de nuevo», escribiría más tarde en su libro Una Dura Carrera.

«Stephen sufría grandes dolores y pedaleaba con una sola pierna. Los líderes nos han dejado atrás en seguida, pero seguíamos adelantando a un montón de cuerpos en plena lucha, tíos con las dos rodillas bien. Yo he permanecido a su hombro derecho, Eddy [Scheppers] al izquierdo. No he puesto ni una sola vez mi rueda por delante de la suya, siempre he dejado por delante la mitad del largo de una bicicleta. No quería insultar su dignidad ni un ápice más. Los fotógrafos y los equipos de televisión nos han rodeado como buitres en busca de carroña. Todos querían capturar el momento en el que el gran campeón echaba pie a tierra y abandonaba la carrera. Pero él no les iba a dar ese placer. La regla sagrada de Roche es que él nunca abandona. Iba a llegar a Cauterets».

Para hurgar más en la herida, en ocasiones anteriores el Aubisque había sido un coto de caza propicio para Roche. En 1985, en una de las mejores actuaciones que tuvo en los diez Tours en los que participó, el dublinés consiguió una victoria increíble en la montaña, una bravísima cabalgada en solitario en la que arrancó un minuto y medio de la ventaja que tenía el maillot amarillo Bernard Hinault, y le aseguró un lugar en el podio una vez que la carrera llegara a París. Cuatro años después, su maltrecha agonía por las rampas del Aubisque quedaba muy lejos de aquella escapada ambiciosa, casi arrogante, rumbo a la victoria.

Los problemas de Roche eran mucho mayores que un simple golpe en una rodilla. Después de aquel triunfo en el Aubisque defendiendo el maillot de La Redoute, y la triple corona para el Carrera en 1987, su segundo año con el Fagor no se estaba desarrollando como él

hubiera esperado. Después de su lesión y su mal estado físico durante la temporada de 1988, el equipo había quedado muy debilitado tras varias salidas, sobre todo las de la cuadrilla angloparlante, gente como Robert Millar, Sean Yates y Malcolm Elliot, el esprínter de Sheffield. «Esos eran los hombres que hubiera necesitado para conseguir un podio [en 1989]», explica Roche. «Tampoco es que el equipo fuera malo, pero cuando corres para un líder que aspira a victorias de etapa, a la general, o por lo menos a un puesto en el podio, vas a esforzarte un poco más porque eso significa que vas a ganar un poco más de dinero. Sabes que sacarás algo en claro de ese esfuerzo».

Una de las consecuencias de su bajo rendimiento fue que Roche perdió peso a la hora de pedir refuerzos. Conseguir los fichajes que él quería para el equipo, tan siquiera sugerirlos, se había vuelto misión imposible. «En 1988 pude llevarme conmigo a algunos ciclistas porque era el campeón del mundo. Pero cuando eres el maltrecho excampeón del mundo, no cuentas con un poder real para imponer a alguien que de verdad quieres que esté en el equipo. Y yo no contaba con una gran influencia. Estaba en el asiento del copiloto».

«Básicamente te dicen “venga, cuando consigas buenos resul-tados ya hablaremos. Pero, de momento, las cosas van a estar así. Sabemos lo que hacemos”. Esa era la manera de trabajar de un montón de equipos de aquella época. Normalmente, cuando todo va bien, todo es perfecto y puedes pedir un montón de cosas. Pero cuando las cosas empiezan a torcerse tienes que agachar la cabeza igual que cualquiera». Y una clara muestra del declive en la influencia del líder del equipo fue que Patrick Valcke, aliado de Roche, fuera relegado de su puesto como director deportivo.

«Y también teníamos grandes problemas en cuanto al equi-pamiento. Cuando la dirección de un equipo está buscando quien le suministre el equipo, siempre conseguirán más cosas y mejores cuando saben de qué están hablando y saben hacerse respetar. Pero los directivos del Fagor no gozaban de demasiado respeto, y tampoco conseguían buenos tratos. Tenían que conformarse con material de segunda fila. Nuestras bicicletas pesaban demasiado. Nada nos iba como debía».

Es un escenario que Yates recuerda de su primer año en el equipo. «En el Peugeot siempre habíamos notado un gran sentido del profesionalismo», escribiría más tarde hablando de su primer equipo. «Pero los mecánicos del Fagor estaban alegremente liberados de ese tipo de responsabilidad».

Parecía que el caos se había filtrado hasta los entresijos del funcionamiento del equipo, de arriba a abajo. «Todos y cada uno de los directivos del Fagor tenían potencial para lograr grandísimas cosas», razona Roche, «pero todos luchaban entre sí para hacerse con el poder. Era todo fachada, dejarse ver, ponerse la chaqueta del equipo. Pero no se daban cuenta de que había otras cosas aparte de poner dinero: el equipamiento, la psicología...».

Tras la etapa de Cauterets, y siendo la retirada más sonada en lo que iba de Tour, su salida de todo aquel torbellino que era el Fagor sería prácticamente simultánea. Casi una liberación tras dos años de decisiones contra toda lógica. Estaba fuera del manicomio. Era libre.

Esa mañana de julio, el nombre de Roche desapareció de la clasificación. Pero no era la única reescritura en la pizarra de los líderes, aunque de otra manera. Después de varios días de estancamiento, y tal y como se esperaba, la primera etapa pirenaica había reorganizado las plazas superiores, viéndose desterrados los contrarrelojistas como Thierry Marie y Sean Yates, que ahora se sumían en las profundidades del pelotón. Erik Breukink cedió su cuarta posición de manera casi sumisa, quedando a catorce minutos tras entrar en septuagesimoquinta plaza. El asistente del director del Panasonic, Ferdi Van den Haute justificó aquella decepcionante actuación de Breukink porque «se encontraba muy nervioso. Este es su tercer Tour, y siempre ha empezado muy motivado, pero sus nervios lo acaban traicionando».

Además de lograr un gran golpe en la clasificación por el maillot verde distanciando a Etienne De Wilde y Søren Lilholt, la cuarta plaza de Kelly en la etapa lo ponía además quinto en la general, su posición más alta desde que terminara cuarto en 1985. ¿Podía el irlandés atreverse a soñar? ¿Podía realmente aspirar a ese maillot amarillo tan esquivo?

Por su parte ¿podía hacer lo mismo Pedro Delgado? Puede que al terminar aquella etapa estuviese algo decepcionado porque su ataque no llegara a distanciar a sus principales rivales ni tan siquiera treinta segundos. Pero también había cierta sensación de que no había ido tan a tope como habría podido. «No conocía la subida a Cauterets», revela ahora. «Pensé que sería más dura de lo que en realidad lo fue. Era sencilla. No tenía ni la pendiente ni la distancia suficientes como para hacer un buen hueco, a excepción de la última parte. Pero Miguel había ganado la etapa, así que estábamos muy contentos. Además, yo siempre había tenido la vista puesta en la siguiente etapa, la de Superbagnères...».

El primer día de montaña había ofrecido su dosis de intriga e incidentes. La segunda ofrecería aún más.

Etapa 9

1. Miguel Indurain (Reynolds/España) 4:32:36

2. Anselmo Fuerte (BH/España) +27”

3. Pedro Delgado (Reynolds/España) +1’29”

4. Sean Kelly (PDM/Irlanda) +1’56”

5. Steven Rooks (PDM/Holanda) mismo tiempo.

Clasificación General

1. Greg LeMond (ADR/EEUU) 41:45:49

2. Laurent Fignon (Super U/Francia) +5”

3. Pascal Simon (Super U/Francia) +3’56”

4. Charly Mottet (RMO/Francia) +4’09”

5. Sean Kelly (PDM/Irlanda) +4’52”

CAPÍTULO 9

EL PELIGRO AMARILLO

«Nuestro cara a cara había comenzado».

Laurent Fignon

11 de julio

Etapa 10, Cauterets - Superbagnères, 132 kilómetros

La modesta estación de esquí de Superbagnères conserva todavía intacto su grado de adoración entre algunos entendidos del ciclismo. Y a pesar de que el Tour no ha regresado a su cima en casi tres décadas. Es probable que sea por esta misma falta de presencia en los itinerarios de la carrera por lo que mantiene esta preciada reverencia. Como final de etapa, esta montaña permanece atrapada en ámbar, la reliquia de una época dorada en la que el modus operandi del pelotón del Tour primaba las aventuras individuales y entusiastas sobre las tácticas de equipo defensivas que prefieren el control y la contención.

Que la carrera olvidara Superbagnères resulta sorprendente si se consideran las excelentes batallas y suspense que ofreció la última vez en que los ciclistas pedalearon por sus rampas. Aquello fue en 1989.

Puede que Superbagnères no sea lo suficientemente hermosa. Como el periodista Edward Pickering ha descrito, la estación no es más que «un racimo de chalets de aspecto desvencijado, creperías y hoteles con pinta de cobertizo, todos dispuestos en un semicírculo poco consistente alrededor de una zona de aparcamiento pedregosa y sin asfaltar en la que cada vez que se forma un charco, el fango tarda semanas en desaparecer». O puede que la geografía de su ascensión no sea tan espectacular. Mientras que el Alpe d'Huez hechiza y cautiva a los miles de aficionados que cubren su ascenso gracias a sus veintiuna curvas de herradura, el ascenso a la cima de Superbagnères es una recta larguísima, ancha y sin descanso alguno; al menos en sus últimos kilómetros. Pero en 1989 fue el origen de no una, sino dos batallas campales que ofrecieron uno de los mejores días que tuvo el Tour de Francia en aquella década.

Y eso que las etapas que había albergado la estación hasta ese momento no habían pasado desapercibidas. La primera vez que fue elegida final de etapa fue en la edición del Tour de 1961, y un año después, el británico Tom Simpson portó el maillot amarillo durante la cronoescalada que subió hasta su cima. Ese fue el único día en el que Simpson portó el maillot amarillo en toda su carrera; aquel día perdería más de seis minutos ante el vencedor de la etapa, Federico Martín Bahamontes, quedando fuera de las cinco primeras posiciones de la general. Otras leyendas del Tour han ascendido sus rampas vistiendo el maillot amarillo, entre ellos Jacques Anquetil, Eddy Merckx y Bernard Hinault. Hinault lo portó en la penúltima visita del Tour, en 1986, un día de ataques y contraataques que alcan-zaron el paroxismo cuando Greg LeMond se alzó con su primera victoria de etapa en las montañas del Tour. Consiguió una ventaja de cuarenta segundos respecto a su compañero de equipo, Hinault, lo que le sirvió de trampolín para lograr la victoria en la general en esa edición infame de la carrera en la que su mayor contrincante fue su propio compañero de equipo, quien supuestamente trataba de apuñalarlo por la espalda.

Robert Millar secundó a LeMond aquel día de 1986, y tres años después deseaba mejorar esa posición en el regreso de la carrera a este mismo escenario. Hasta ese momento, sus dos victorias de etapa en el Tour habían llegado en los Pirineos. En 1983 había logrado imponerse a Delgado en la cima de Luchon, apenas un poco

más abajo de donde está Superbagnères, mientras que en 1984 su ataque en solitario superó en inteligencia y fuerza al resto en la estación de esquí de Guzet-Neige.

Cuando en 1988 la carrera regresó a Guzet-Neige, Millar tenía la mente puesta en lograr un triplete de victorias. Y parecía a punto de suceder hasta que Philippe Bouvatier se equivocó al tomar una curva a 300 metros de meta. Bouvatier no comprendió las indicaciones de un gendarme, quien estaba dirigiéndose a los coches, no a los ciclistas. Millar siguió al francés por el camino equivocado, dejando en bandeja la victoria de la etapa al italiano Massimo Ghirotto, que iba en tercera posición. En 1989 Millar necesitaba borrar el oprobio del verano anterior, corregir aquella injusticia. El pinchazo sufrido un día antes, cuando tuvo que esperar demasiado tiempo a un lado de la calzada mientras llegaba la ayuda, le había negado la opción de buscar la etapa. Así que ya no le quedaban más oportunidades, esta segunda y última etapa en su coto de los Pirineos tenía que ser la buena.

La ruta entre Cauterets y Superbagnères pasaba por varias ascensiones totémicas: el Col del Tourmalet, el Col d'Aspin y el Col de Peyresourde. Millar se mostraba ansioso, y junto a Charly Mottet lanzó un ataque tempranero en la aproximación al Tourmalet. El dúo trabajó en sintonía, ambos con una constitución parecida, pero con diferentes estilos sobre la bicicleta. Millar, con su coleta, iba casi siempre encorvado sobre el manillar, dejando a sus piernas hacer todo el trabajo, mientras que cuanto más aceleraba Mottet, más se levantaba y volvía a sentarse sobre el sillín. El escocés precedió al francés sobre la cima, asiendo agradecido una copia del L'Equipe de aquel día que le ofreció un espectador para poder metérselo entre el maillot y el torso y protegerse del frío del descenso.

Mientras Millar y Mottet se tomaban un pequeño respiro por el descenso del Tourmalet, en la otra vertiente de la montaña se avecinaba tormenta. En un grupo en el que se encontraban la mayoría de los líderes de la general, Laurent Fignon, quien se había mostrado imperial hasta ese momento, comenzó a flaquear al pasar por aquella primera ascensión del día. Siendo tan propenso a los faroles y la indiscreción, no conseguiría esconder su debilidad;

aunque él pensara que sí.

«Sentía que estaba en un día pésimo», escribiría más tarde Fignon, «sobre todo en el Tourmalet, donde se dieron unos ataques brutales a los que no pude contestar. No tenía fuerza. Pero mientras pasaban los kilómetros decidí echarle un poco de cuento y no les di a mis rivales ninguna pista de que estaba en dificultades. Ninguno se dio cuenta de mi estado real».

Pero Fignon se equivocaba. Sus rivales se habían percatado de que atravesaba dificultades, la primera demostración pública de ese puñado de momentos de debilidad que el parisino tuvo a lo largo de las tres semanas de carrera. Quedó patente en un incidente concreto que se dio durante aquella primera ascensión, un episodio que tanto LeMond como Hampsten presenciaron. Involucró a una de las motos, una de esas motos en las que el cámara o fotógrafo van en la parte trasera.

«Theunisse y Rooks estaban poniendo un ritmo muy duro en el Tourmalet», recuerda Hampsten, «y un fotógrafo sobre una moto, Graham Watson, intentaba pasar. Éramos ocho ocupando toda la carretera. El coche del director de carrera, con el comisario jefe en su interior, era el primer coche detrás de nosotros. No podía haber mejor butaca, tenía todo a la vista. Fignon iba sufriendo. Yo lo vi, LeMond lo vio. “Fantástico. Las está pasando canutas”. Pero en ese momento Fignon se agarró del antebrazo de Graham Watson. LeMond y yo nos miramos uno al otro. “¿Ves lo mismo que yo?”».

«No fue cosa de un segundo, fueron veinte o treinta. Fue una pausa larga y muy productiva. No es que Fignon atacase después y ganara la etapa; para él fue mucho más importante que eso. Se estaba quedando del grupo, y gracias a eso pudo permanecer en él. Tanto LeMond como yo miramos al coche del director de carrera, a cuatro metros por detrás de nosotros. Imposible que no lo hubieran visto. Ambos pensamos que no merecía la pena atacar, porque lo iban a expulsar de la carrera. ¡Había sido tan descarado, tan obvio! Pero no ocurrió nada. ¡Nada! Puede que Greg hubiera recibido el mismo trato, pero me da que no habría sido así. Fue un suceso muy revelador en un evento deportivo francés».

«Si Andy dice que vio aquello, seguro que fue así», dice Graham

Watson desde su casa en la parte norte de la isla sur de Nueva Zelanda. «Pero yo no lo recuerdo, en absoluto. Que los ciclistas se agarrasen a las motos era algo común por entonces. Pero apenas ocurría cuando la carretera se endurecía y los comisarios podían ver con mayor claridad lo que estaba ocurriendo. Cuando ocurría, y yo me daba cuenta de lo que estaba pasando, solía apartar la vista del ciclista, como si con ello fingiera que no me daba cuenta de que se estaba remolcando. Habría sido complicado penalizar al conductor, ¡y mucho más al pasajero inocente! ya que no se estaban ofreciendo para ayudar a Fignon. Pero es cierto que, por entonces, el Tour habría mirado para otro lado en caso de que el líder francés de la carrera hubiera sido remolcado. Así funcionaba el asunto».

No había que ser adivino para saber cuáles eran las intenciones de Delgado aquel día. Todo el mundo sabía que se movería en algún momento, animado por la amplia presencia de aficionados españoles en las cunetas y picado porque su esfuerzo en Cauterets lo hubiera recompensado apenas con treinta segundos, una mínima reducción de su déficit de tiempo. No podía esperar a los Alpes para moverse, aún faltaban días. El segundo y último día pirenaico tenía que ser el momento y lugar en el que intentara ese ataque con el que darle un vuelco a la general.

Ayudado por su leal gregario Julián Gorospe, el guardaespaldas que lo había devuelto al grupo en aquella infausta contrarreloj por equipos, Delgado cerró el hueco con Millar y Mottet en el descenso del Tourmalet. Con apenas una mirada y una afirmación con la cabeza se forjó la alianza, un trato no verbal por el que los tres ciclistas trabajarían al unísono y sin atacarse entre ellos, al menos hasta la subida final a Superbagnères.

Dado que el objetivo de Mottet y de Delgado era recuperar el mayor tiempo posible sobre LeMond y Fignon, y subir todos los puestos que pudieran en la clasificación general, Millar lideró al trío sobre cada una de las cimas del día, sin que nadie le disputara los puntos para la clasificación de la montaña. Todo iba a la perfección para el trío. Mientras el hueco con Fignon, LeMond et al era cada vez mayor, Mottet –que había empezado la etapa a cuatro minutos y nueve segundos del maillot amarillo– se encontró como líder virtual de la carrera.

«Suponía que podría ser maillot amarillo virtual», explica, «pero por entonces no había radios; y en todo caso, estas eran las primeras etapas de montaña del Tour. Aún quedaban muchos kilómetros por delante. Lo cierto es que tampoco tenía demasiado interés en hacerme con el maillot amarillo. Estaba entre los favoritos, pero no era el favorito, lo que me daba una mayor libertad de movimientos para atacar. Fignon y LeMond se estaban marcando uno al otro. Ellos eran los que tenían que controlar la carrera, y eso nos daba la oportunidad al resto de aprovecharnos de ello».

Tras la borrasca mental que había atravesado apenas una semana antes, Pedro Delgado parecía repleto de optimismo y controlando su destino por completo. Estaba totalmente en paz con su situación, incluso dejándose caer para realizar una parada fisiológica en un momento dado y regresar después con calma al grupo. Nada de pánico. Y nadie intentó sacar ventaja de esa parada. La camaradería era total; incluso, en un momento dado, Delgado le ofreció a un sediento Millar su bidón.

Y por si alguien no estaba al tanto de lo cerca que se encontraban de la frontera española, Delgado era llevado en volandas por una multitud partisana. Los nombres que podían leerse pintados en el estrecho asfalto confirmaban la nacionalidad del mayor número de aficionados presente. «Pedro», «Miguel», «Pablo», «Marino» ...

Y entonces se acabó el juego. En la ascensión final a Super-bagnères, esos ánimos exuberantes y vociferantes comenzaron a agobiar y molestar a Delgado. Había una corriente continua de aficionados que sentían la necesidad de correr a su lado, demasiado cerca de él, invadiendo y llenando su espacio, con el rostro a apenas centímetros del suyo. Tras haberse mostrado relajado durante toda la etapa, acabó explotando. Después de extender el brazo para sacar el bidón del tubo vertical del cuadro de su bicicleta, se lo arrojó a dos espectadores que corrían a su par por el lado derecho. A pesar de que el bidón dio en el blanco, siguieron corriendo junto a él, hasta que el menos atlético de los dos comenzó a trastabillarse, sus piernas incapaces de mantener la pendiente. El coche del comisario logró esquivar la cabeza del espectador por muy poco.

Enfurecido, Delgado comenzó a girar con fuerza los pedales y trazó una curva a izquierda. A lo mejor, solo a lo mejor, aquel incidente

fue una elaborada treta: lanzar su bidón a unos aficionados para distraer a Mottet y Millar antes de salir decidido en busca de la gloria. Fuera cual fuera su motivación, el movimiento acabó con Mottet, el hombre que en los primeros compases de la etapa le había preguntado a Millar que por qué tiraba con tanta fuerza. Se había quedado sin gasolina.

Desesperado por evitar la etiqueta de segundón en años venideros, el escocés consiguió echar el lazo a Delgado. Cuanto más ascendían más abrían la boca en busca de oxígeno, y más se cubrían los picos de los alrededores de nubes. En la bandera que señalaba el último kilómetro pudieron ver por vez primera el Grand Hotel más allá del cúmulo de espectadores, un gran edificio en forma de L que parecía colgar de cada vertiente de la montaña. Su inquietante aspecto de vacuidad recordaba de inmediato al Overlook, el hotel cuyos desiertos pasillos habían sido testigos de las correrías de un psicótico Jack Nicholson en El Resplandor.

Con la meta situada frente al hotel, Delgado sabía perfec-tamente qué era lo que tocaba hacer. Comenzó un nuevo intento de distanciar a Millar, no con una súbita inyección de ritmo, aunque la intención fuera la misma. La victoria de etapa era el premio. Pero de nuevo, la multitud pareció distraer al español. Los gendarmes, que estaban situados de manera esporádica, eran incapaces de contener a las masas de jóvenes deseosos de demostrar su valía atlética saliendo disparados montaña arriba a pie. En lugar de seguir en busca de la línea de meta, la mente de Delgado pareció perder de vista el objetivo que tenía al alcance de la mano, desconocedor de que Millar había vuelto a ponerse a su rueda. Ambos ciclistas volvían a estar juntos a ochocientos metros de meta, mientras una mirada nerviosa de Delgado por encima de su hombro descubría allí a su rival. La pareja pasó bajo el telesilla de la estación, detenido y en silencio durante el verano, como una atracción de feria en un parque de atracciones abandonado. Pero señal inequívoca de lo cerca que estaba la cima de la estación de esquí.

Millar atacó cuando la carretera giró a la derecha para encarar la línea de meta, cortando por el lado de fuera y cerrando con ello al español, consiguiendo así su tercera victoria de etapa. Phil Liggett,

comentarista principal del Channel 4 puso aquella victoria en contexto, describiendo la etapa de Millar –en la que había coronado en cabeza los cuatro puertos– como «una de las mejores actuaciones en el Tour de Francia desde la guerra». Delgado tam-poco perdería el sueño por dejar escapar la oportunidad de hacerse con una victoria de etapa. La mayor recompensa sería el tiempo que sacaría para reducir la desventaja con respecto a Fignon y LeMond. El reloj había comenzado a correr.

Montaña abajo, la inseparable dupla del PDM –Steven Rooks y Gert-Jan Theunisse– había puesto tierra de por medio con respecto al grupo de los mejores, incrementando los motivos de preocupación que pesaban en los hombros de los ciclistas con más que perder, LeMond y Fignon. En los primeros compases de la etapa, Pascal Simon, compañero de Fignon, había conducido al grupo de manera furibunda para responder al ataque de Millar y Mottet. Ahora, el líder del Super U se veía obligado a realizar la persecución por sí mismo, realizando un relevo tremendamente largo en cabeza del grupo, y drenando las fuerzas de las agotadas piernas de muchos de los rivales para la general que seguían con él.

Y no es de extrañar que tras ello se dejara caer hasta el final del grupo durante el último kilómetro, una maniobra comprensible tras un esfuerzo tan hercúleo. Le tocaba moverse a otros; Andy Hampsten, en particular, parecía estar con fuerzas. Pero Fignon tenía otras intenciones. Después de un pequeño respiro, y con el señuelo del hotel a la vista, atacó por el ángulo muerto intentando pillar desprevenido a LeMond y rascar así los segundos necesarios para ponerse con el maillot amarillo por primera vez en cinco años. El líder salió tras él, y parecía que había hecho lo suficiente para mantenerse junto a Fignon. Pero sus piernas no aguantaron el castigo y se derrumbó de nuevo sobre el sillín, sin fuerzas, a quinientos metros de meta. Mientras que Fignon seguía la línea blanca como guía en su camino, LeMond veía como una entelequia poder seguir esa línea recta y estrecha. Comenzó a dar bandazos por el lado izquierdo de la carretera mientras el parisino lo dejaba atrás.

Tras cruzar la línea de meta en séptima posición (Marino Lejarreta había saltado del grupo para hacerse con la sexta), Fignon no necesitó que LeMond llegara para saber que era el nuevo líder de la

carrera. No alzó los brazos al cielo en señal de triunfo, pero sí que sacó pecho al pasar sobre la línea. Si nos centramos en los esfuerzos realizados en Superbagnères, se merecía enfundarse el maillot amarillo.

La rueda delantera de LeMond cruzó la meta doce segundos después. La ventaja que había logrado Fignon era casi tan escasa como la que le sacaba el líder del ADR por la mañana, apenas siete segundos. Otto Jacome, el asistente de LeMond, le colocó una toalla blanca sobre los hombros a su corredor, igual que el entrenador de un boxeador que trata de consolar a su pupilo al término de un duro y largo combate. No hubo K.O. técnico. Una derrota a los puntos por apenas unos golpes.

«Ha sido un error intentar atraparlo demasiado rápido», le contó a Samuel Abt, el corresponsal que cubría el ciclismo para el New York Times. «He intentado bajarle los ánimos poniéndome a su rueda, para que pensase que no conseguiría dejarme atrás, pero me he quemado».

LeMond leyó el resultado de la etapa de manera más filosófica que furibunda. Si antes de que la carrera llegase a los Pirineos alguien le hubiera dicho que, tras dos etapas montañosas y ascender algunos de los puertos más duros de toda Europa, apenas estaría siete segundos por detrás del líder de la carrera, lo habría firmado sin dudarlo un instante. Con las muñecas y un pie atados.

También le pasó la carga psicológica al nuevo maillot amarillo durante las entrevistas televisivas posetapa. «Lo que más me importa es que me encuentro bien, y que Laurent Fignon es quien tiene ahora toda la presión. Creo que ha cometido un gran error dejando que Delgado se escapase. Está enfocando toda la carrera contra mí, pero tiene que darse cuenta de que, ahora mismo, Delgado es el ciclista más peligroso. Cuanto más cerca estamos de los Alpes, más cerca está Delgado de Fignon. Así que, bajo mi punto de vista, la carrera está entre Delgado y Fignon, y yo...», realizó una pausa para escoger las palabras con cuidado. «Yo soy un aspirante que está muy cerca».

Más allá de LeMond y su séquito, Jacques Goddet, el octogenario director honorífico de la carrera, merodeaba por la línea de meta

vestido con su camisa y pantalones cortos de color caqui tan característicos. En su cara había una mueca de complacencia. Este Tour, con todos los alicientes que había tenido hasta ese momento, se estaba cocinando a la perfección.

El placer que sintió Fignon al ponerse el amarillo se vio atemperado por los tres minutos y veintiséis segundos que Delgado le había recuperado. No solo eso, el tiempo que Charly Mottet había arañado lo convertía en una amenaza real; apenas tenía un minuto de retraso sobre su antiguo compañero de equipo en el Super U. El largo relevo al frente del grupo perseguidor que había realizado Fignon durante la ascensión a Superbagnères es, con bastante seguridad, el factor decisivo para que Mottet, virtual maillot amarillo durante la etapa, se viera superado por el parisino, haciendo que este fuera quien se puso el maillot de líder.

Pero ninguna de estas preocupaciones borraría la sonrisa del rostro de Fignon en el podio, donde también exhaló un exagerado suspiro de alivio. Con unas cuantas etapas llanas y relativamente poco amenazadoras por delante mientras la carrera ponía rumbo a los Alpes atravesando el sur del país, para él sería suficiente motivo de alegría poder disfrutar del sol en su rostro mientras portaba a sus espaldas el maillot amarillo. Puede que LeMond, Mottet y Delgado lo sobrevolaran en círculos, olisqueando la sangre, pero no se esperaba de ellos ningún movimiento inminente. Para los hombres de la general, las jornadas siguientes serían de descanso y recuperación tras dos días de esfuerzos superlativos. Pese a que Millar siempre componía una figura extraña y casi avergonzada en el podio, por una vez se mostró alegre. Se mesa el cabello, levanta un brazo para saludar a la multitud y sonríe con alegría. Un Tour en el que consigue una victoria de etapa es un buen Tour para el ciclista de Glasgow.

Pero las sonrisas desde el podio terminarían aquí. El inson-dable Gert-Jan Theunisse había heredado el maillot de líder de la montaña de manos de Miguel Indurain, y lo recibió con el gesto más adusto. No había rastro de placer o satisfacción. Nada. El taci-turno holandés hizo que, en comparación, Millar pareciera El Caballero Sonriente.

Ambos estaban separados por apenas doce puntos en esa

clasificación. De no haber sufrido aquel pinchazo el día antes, lo más seguro es que Millar se hubiera reencontrado con ese maillot a puntos rojos que ya había ganado en 1984. Con una etapa en su zurrón, ese maillot se convertiría en su objetivo principal durante el Tour. «Sí, voy a intentar ganarlo», le contó a Cycling Weekly. «No voy a complicarme la vida con esprints en pequeños puertos durante los próximos días, pero si él salta a por esos puntos, tendré que hacer lo mismo. Mientras él no se mueva, yo tampoco lo haré. Será en los Alpes donde buscaré el liderato en la clasificación».

Por ahora, Millar disfrutaba del brillo de su victoria de etapa. «En las primeras ascensiones me encontré bien, pero al final Delgado nos llevaba a Mottet y a mí con el gancho. Hubo un momento en el que hizo una aceleración durante cosa de quinientos metros. Si llegan a ser seiscientos, me habría quedado. Es como si llevara una marcha más que el resto de nosotros. Está muy fuerte». Pero Millar negó que esa victoria de etapa vengara la derrota que le infligió el español en la Vuelta de 1985, cuando una aparente con-jura de varios equipos españoles le permitió a Delgado atacar casi de soslayo en un momento determinado de la etapa, con lo que consiguió enjugar la desventaja que tenía frente a un Millar que desconocía lo que ocurría. «No, nada de venganza», dijo el escocés. «Tengo memoria de pez».

Aunque Stephen Roche fuera el caído en combate de mayor perfil, al no haber tomado la salida, no era el único ciclista que abandonó la carrera en aquella segunda etapa pirenaica. Hasta dieciséis participantes no tomaron la salida, se retiraron durante la etapa o fueron eliminados por llegar fuera de control. Los mayores damnificados fueron los ciclistas del Panasonic, que vieron como tres de sus esprínteres quedaban fuera. Uno de ellos, Jean Paul van Poppel había recibido un gran número de empujones durante las ascensiones de la jornada. Y todo ello después de una actuación casi calamitosa del líder del equipo, Erik Breukink, un día antes.

También el ADR sufrió. El noruego nacido en Estonia Jaanusz Kuum, único compañero de equipo que LeMond podía describir, si acaso de forma más que remota, como escalador, abandonó al final de la etapa dejando al americano abandonado a su suerte en las siguientes escaramuzas por la montaña. «Greg estaba totalmente

solo en las montañas», confirma su compañero de equipo el holandés Johan Lammerts. Si a comienzos de la última semana, cuando llegásemos a los Alpes, seguía en la lucha, LeMond tendría que pedalear de una manera todavía más conservadora. Y con ello le ofrecería más munición a Fignon, un hombre que nunca hacía ascos a dar la opinión que le merecían los rivales.

El desarrollo de la etapa en Superbagnères propició que los reproches se extendieran durante toda la tarde, haciendo que la guerra de declaraciones posetapa tomara el cariz de cita diaria. La intensidad se recrudecía, sobre todo cuando el asunto giraba en torno a quien tenía que salir tras las escapadas, como en la maniobra de Delgado-Millar-Mottet. «LeMond no ha querido mover un dedo para atraparlos, nunca», espetó Fignon a la nube de micrófonos de los medios europeos. «Un líder de carrera no debería comportarse así. Creo que, si hubiéramos trabajado juntos, Delgado jamás habría abierto un hueco así. Para el resto de nosotros es muy molesto».

La irritación de Fignon ante las tácticas de LeMond no había menguado cuando escribió su autobiografía, veinte años después. «Era incapaz de atacar, como se vio en la ascensión a Superbagnères. Todavía no sé si logró ponerse a mi altura en algún momento, y creo que eso dice bastante. Me ponía de los nervios. Y cuando me frustraba, cuando comenzaba a hervirme la sangre, tenía que estallar de alguna forma».

Sabiendo que no había sido capaz de desbaratar el ataque de Rooks y Theunisse, Fignon había vuelto la vista hacia LeMond para ver si tenía alguna intención de salir tras los dos holandeses errantes. No hubo respuesta. «De haber permitido que LeMond hubiera seguido a mi rueda durante toda la ascensión, me habría vuelto loco. En el último kilómetro hice lo suficiente para librarme de él; en otras palabras, lo suficiente para arrebatarle el maillot amarillo por siete segundos. Nuestro cara a cara había comenzado».

A LeMond lo exasperaba el incidente del Tourmalet, ese en el que Fignon hizo dedo aprovechándose de una moto. Lo había visto tan claramente como lo había visto Hampsten; sus historias eran iguales. «Fignon se estaba quedando», le contó LeMond al periodista Guy Andrews. «Me giré y vi que estaba ahí, agarrado. Y cuando

llegamos al final de la etapa saltó y me sacó doce segundos. ¡Y luego va y le dice a la prensa que yo no corro de la manera en que ha de hacerlo un líder de verdad!».

El descanso nocturno tampoco atemperó la sangre a LeMond. Según le contaron a Richard Moore, la mañana siguiente se enfrentó a Fignon. «Le dije, "tú, sería mejor que te callases un poco, que vi lo que hiciste. Te agarraste a esa moto. Deberías estar fuera de carrera. No es lo mismo que si fueras uno de los de la grupeta [el último grupo de ciclistas en una etapa] intentando superar una montaña. Tú eres un líder e intentas ganar el Tour"».

Aunque Fignon se enfundó el maillot amarillo, y Millar consiguió la que con casi total seguridad sea su victoria más impresionante de las tres que consiguió en el Tour, el auténtico ganador del día hablaba español. En cuatro horas sobre el sillín, Pedro Delgado había recuperado más de tres cuartos de la desventaja de tiempo que le había concedido a Fignon tras la contrarreloj por equipos, y se había aupado hasta la cuarta plaza. Su resurrección era incontestable. Siempre había sido un ciclista fascinante, impredecible e instintivo, con un talento que se le caía de los bolsillos y una ética a la hora de trabajar que jamás flaqueaba. Mientras intentaba reducir en cada etapa cuanta desventaja pudiera, los segundos que fueran, Perico parecía «una hormiga adicta al trabajo», en palabras del biógrafo de Indurain Javier García Sánchez.

Delgado recuerda que «aquel día comencé a soñar con que podía ganar el Tour de Francia. Le había recuperado un montón de tiempo a Fignon, y más aún a LeMond. Ahora sabía que podía vencerlos». «Venga, hoy tres minutos y medio. Puede que tenga alguna posibilidad..., el foco de atención estaba puesto sobre Fignon y LeMond. Era lo mejor, que fueran ellos quienes tuvieran toda la presión, así yo podía moverme en silencio. Pero tras este día, tanto Fignon como LeMond se dieron cuenta de que tendrían que vigilarme, porque yo era el que estaba más fuerte en las montañas».

«Y yo comencé a tomarme en serio a LeMond tras Super-bagnères. Aquel día él comprendió que podía ganar el Tour, porque no estaba tan lejos de Fignon, que era un especialista. Demostró que podía seguir nuestro paso en las montañas. Fignon era agresivo. Quería

competir. LeMond era todo lo contrario. Era un zorro. Esperaba y esperaba. No se movía. Le pasaba la presión al resto de los ciclistas, y luego sacaba provecho».

Sacarle tres minutos y medio al resto de sus rivales por la general era impresionante, incluso aunque le hubieran dejado algo de manga ancha dado el déficit de tiempo que sufría al comienzo de la etapa. «Las tácticas siempre varían según la situación», confirma LeMond. «Si tienes a Delgado a cinco minutos, le puedes dejar tiempo».

Le dieran cuartelillo o no, Millar estaba impresionado por la capacidad de trabajo y la velocidad de Delgado, como le contaría al comentarista de Channel 4 Paul Sherwen: «Si sigue así no tendremos que esperar mucho para saber quién va a ganar este Tour». Después de esa etapa, incluso Fignon tuvo que quitarse el sombrero ante el español después de una clase tan magistral de agresividad en la montaña. «Cuando el Tour dio comienzo en Luxemburgo estaba convencido de que Delgado se había quedado fuera de la batalla por la victoria. Pero he de admitir que me equivoqué».

Lo más probable es que ahora Fignon se avergonzara por aquel continuo machaqueo sobre Delgado por su baja posición en la general. La distancia entre ambos era cada vez menor. Puede que hubiera salido de amarillo tras el primer contacto con la montaña, pero el francés seguía teniendo a LeMond justo a la altura del hombro, y apenas un puñado de segundos los separaban aún. Y su problema tenía un reverso. Una centella, de nombre Delgado, se hacía cada vez mayor cuando miraba por el retrovisor.

Etapa 10

1. Robert Millar (Z-Peugeot/Reino Unido) 4:22:19

2. Pedro Delgado (Reynolds/España) mismo tiempo

3. Charly Mottet (RMO/Francia) +19”

4. Steven Rooks (PDM/Holanda) +3’04”

5. Gert-Jan Theunisse (PDM/Holanda) mismo tiempo

Clasificación General

1. Laurent Fignon (Super U/Francia) 46:11:49

2. Greg LeMond (ADR/EEUU) +7”

3. Charly Mottet (RMO/Francia) +57”

4. Pedro Delgado (Reynolds/España) +2’53”

5. Andy Hampsten (7-Eleven/EEUU) +5’18”

CAPÍTULO 10

LA DEFENSA DEL REINO

«Estaba furioso por aquella caída. Tenía un cabreo monumental.

Se tiró todo el día, toda la semana, furioso».

Raúl Alcalá

12 de julio

Etapa 11, Luchon-Blagnac, 155 kilómetros

Rudy Dhaenens la tenía en el bolsillo. Podía oler la victoria. Pero un instante después lo único que saborearía sería el gusto del asfalto.

Su destino dictó que entregara una victoria de etapa casi segura de la manera más cruel. Había marcado los ritmos de manera perfecta. Con cerca de un kilómetro y medio para la línea de meta en esta etapa decimoprimera –la primera etapa llana tras los dramáticos Pirineos– el ciclista del PDM se había deshecho de todo el mundo. Formando parte de una escapada de seis hombres que se dirigía al suburbio de Blagnac, en Toulouse, y en el mismo momento en el que el pelotón, liderado por el mismísimo Fignon, cerraba el hueco y neutralizaba la escapada, Dhaenens atacaba de nuevo. Era una maniobra de libro, de gran inteligencia táctica y una precisión

inmaculada en la medición de los tiempos.

Adoptando una postura sobre la bicicleta que cualquier contrarrelojista envidiaría –el tronco inmóvil por completo pero las piernas imprimiendo un ritmo endiablado, como si fueran pistones perfectamente engrasados– devoraba las calles residenciales de Blagnac, inmejorable escenario para una aventura en solitario: no tenía rectas en llano que lo dejaran a vista de un pelotón repleto de esos depredadores que son los esprínteres. En lugar de eso, presentaba una sucesión de curvas por las que desaparecer y mantenerse fuera de su campo de visión. Y mientras esos esprínteres comenzaban a rebajar el ritmo iniciando su partida de faroles, apenas unos cientos de metros separaban a Dhaenens de la meta. Solo unos segundos. Parecía imparable.

Hasta que llegó a la penúltima curva. La segunda de dos curvas a izquierdas enlazadas. El belga entró muy pasado de velocidad, y al tratar de frenar para superar las curvas de manera segura, su rueda trasera derrapó y lo mandó directo al suelo. En un mismo movimiento, saltó en pos de su bicicleta, antes de resbalar y tener que erguirse de nuevo. Ese resbalón acabó con él. Cuando volvió a afianzar sus pies y levantó la bicicleta, el pelotón pasó por delante de él a gran velocidad. Dhaenens ya no tenía nada que hacer excepto expresar su frustración, levantando unos centímetros su bicicleta antes de volver a estrellarla con furia contra el asfalto.

Mientras la etapa alcanzaba el clímax en un raro esprint masivo, Dhaenens continuaba en el mismo lugar en el que se topó con su infortunio, preguntándose si de verdad había sucedido lo que acababa de ocurrirle. Los coches de los equipos pasaban por su lado mientras los conductores miraban de manera furtiva para identificar al desventurado, tratando de averiguar qué le había sucedido. Dhaenens estaba demasiado furioso como para explicar la caída, para hacer una autopsia, sobre el asfalto, de lo sucedido. Volvió a golpear su bicicleta contra el pavimento. Exasperado, incrédulo.

Entrevistado la siguiente primavera, parecía no comprender aún lo que había ocurrido aquella tarde veraniega en Blagnac. «Puede que entrase en la curva demasiado rápido, o puede que le pasara algo a mi bicicleta, y derrapé. Todavía no lo sé».

Raúl Alcalá, quien por entonces era su compañero en el PDM, sí cree saberlo. A pesar de que el ataque de Dhaenens fue frío, calmado y calculado, Alcalá piensa que esto no concordaba con su interior mientras encaraba ese último kilómetro. «Estaba furioso por aquella caída», cuenta el mexicano. «Tenía un cabreo monumental. Se tiró todo el día, toda la semana, furioso. Pero fue culpa suya, porque era muy nervioso. Sé que hay ciclistas muy nerviosos, pero él era uno de los más nerviosos que había».

«Era un buen ciclista, pero era puro nervio, muy nervioso, muy nervioso. Iba siempre a toda máquina. Se lo dije un montón de veces: "Rudy, cálmate. Relájate". Puede que si hubiera controlado sus nervios habría llegado a ser un gran ciclista. Pero por su cabeza siempre pasaban demasiadas cosas...».

Aunque no todos comparten ese juicio sobre el potencial de Dhaenens. El corresponsal del New York Times Samuel Abt lo describía como un «ciclista en quien se podía confiar, nada egoísta y de talento limitado, no era ninguna estrella». Puede que esto suene un poco duro teniendo en cuenta el palmarés del belga. En 1986, cuando el Tour llegó a Burdeos, Dhaenens realizó un ataque similar al que realizó en Blagnac, y esta vez sí que se mantuvo sobre sus dos ruedas y acabó logrando la victoria. Pero su día de gloria llegaría en 1990, cuando consiguió el Campeonato del Mundo en Japón.

Vencer en la carrera de un día más grande no pareció erradicar por completo los nervios e inseguridades de Dhaenens, como contaría más tarde Abt. «Casi siempre parecía un niño que le había pedido a Papá Noel un tren, pero que en lugar de eso había recibido unos calzoncillos y un libro; pero cuando hablaba de las pocas victorias que había conseguido su cara se iluminaba. Por supuesto, el mundial fue su mayor logro».

Antes de aquel éxito, Dhaenens creía estar maldito. «Siempre estoy en el grupo de cabeza, pero nunca gano. Y eso es lo que cuenta en el ciclismo. Para ganar necesitas algo de suerte».

La misma ausencia de suerte que pareció acompañarle años después. En 1998, mientras se dirigía a comentar la Vuelta a Flandes para la televisión belga, su coche se salió de la calzada y

colisionó contra una torreta eléctrica. Moriría una noche más tarde por las heridas sufridas en la cabeza. Tenía treinta y seis años.

Por lo menos, los esprínteres sí se alegraron de la oportunidad que les brindó la caída de Rudy Dhaenens. Hasta el momento habían disfrutado de muy pocas ocasiones en ese Tour, y había un hombre en particular a quien le estaban escociendo en la recta de meta de Blagnac.

Hasta ese momento, Steve Bauer había tenido un Tour bastante anónimo, sobre todo en comparación con el tiempo en que había disfrutado del maillot amarillo el año anterior, por no mencionar su cuarta posición de la general. Fue el líder de Helvetia-La Suisse el que primero se lanzó hacia meta, seguramente porque sabía que Eddy Planckaert, del ADR y maillot verde un año antes, no solo estaría al acecho, sino que además resultaría casi imbatible en un esprint en recta.

Pero al final fue un holandés, Mathieu Hermans, quien se llevó la victoria, agradeciendo los esfuerzos que el Paternina, su equipo, había realizado durante los últimos kilómetros para ponerlo en una posición favorable respecto a la victoria. Hermans estaba en una buena forma más que aparente, y sin duda estaba frustrado por la ausencia de esprints en la carrera hasta entonces; en la Vuelta había conseguido ni más ni menos nueve victorias de etapa en las últimas dos ediciones.

Otro ciclista en plenitud de fuerzas, el italiano Giovanni Fidanza, vencedor de la clasificación de los puntos en el Giro un mes atrás, quedó segundo, con un malhumorado Planckaert capaz solo de conseguir la tercera posición. Sean Kelly logró otra quinta posición, después de, seguramente, haberse contenido mientras su compañero Dhaenens ponía rumbo a una victoria que tenía más que atada. Mientras tanto, Míster Consistencia en persona, el irlandés, seguía persiguiendo esa esquiva victoria. Resulta curioso que un ciclista como él, que siempre estaba entre los que se jugaban la victoria al final de las etapas, no hubiera logrado una desde 1982. Pero hoy, por lo menos, se haría con el maillot rojo en posesión de Søren Lilholt. Otro más para la colección.

A pesar de que los Pirineos habían resentido las fuerzas, esta etapa había resultado muy competida, para sorpresa de todos, y en especial teniendo en cuenta las altas temperaturas que estaban bañando el sur de Francia. Y también fue un día con su ración de bajas, dándose el abandono de un ciclista de gran popularidad. El colombiano Fabio Parra, de quien muchos esperaban que pudiera igualar cuando menos su podio de 1988, fue uno de los dos ciclistas del Kelme que abandonaron la carrera. No solo no había dejado su impronta en los Pirineos las dos jornadas anteriores, es que estuvo lejos de hacerlo. Se había dejado más de nueve minutos en la montaña, su territorio.

Casi veinticinco kilómetros después de dejar atrás Luchon, Parra se quedaba del pelotón, y tras sufrir para superar dos subidas comparativamente inofensivas, arrojó la toalla en este Tour de 1989, culpando a una tendinitis. Esto dejaba apenas a un ciclista del Kelme en carrera, un joven colombiano llamado José Roncancio. Fuera un acto de solidaridad con su líder, o simplemente para evitar la vergüenza de que el equipo tuviera que depender de un gregario neoprofesional para verse representado en la carrera, Roncancio también abandonaría. Esto sería particularmente duro para el joven de veintitrés años. Sería su primer y último intento en el Tour de Francia.

Pero cada cruz tiene su cara. Y por cada Fabio Parra sumido en el dolor había un boyante Laurent Fignon. En un día en el que sería lógico limitarse a relajarse y recuperarse en la seguridad del pelotón, Fignon escogió tomar un rol activo en el desarrollo de la etapa junto a su compañero del Super U Christophe Lavainne. El esfuerzo compartido de ambos fue el que logró que el pelotón volviera a neutralizar a los escapados, momentos antes de que Rudy Dhaenens se escapara.

Siguiendo con gregarios neoprofesionales, Bjarne Riis estaba bastante mejor situado que José Roncancio. Era el guardaespaldas personal del maillot amarillo, de ese hombre considerado de manera casi unánime el máximo favorito para la victoria en París, y así hacerse con su tercer Tour.

«Cierto, desde luego no había dudas», confirma Riis. «Todos creíamos en él. Nos unía un gran vínculo a todos. La mayoría

habíamos corrido también el Giro. Habíamos pasado un montón de tiempo juntos, construyendo esto. Estábamos muy centrados. Estábamos muy comprometidos y motivados. Fignon era un hombre capaz de insuflar una gran confianza en su equipo. Cuidaba de nosotros. A su alrededor había un gran respeto porque trataba muy bien a su gente. Por supuesto que era muy introvertido, pero eso tampoco es malo.

Alguien en su posición se ve obligado a soportar grandes presiones. No iba contándole sus cosas a todo el mundo. Era muy reservado. Para ser sincero, era un poco como yo».

Sin embargo, etapa tras etapa, la forma de correr de Fignon era de todo menos introvertida. Era un ciclista dominante, el que dictaba la agenda. Y en su equipo seguían el guion. Pero igual de duro y rápido que pedaleaba el líder del Super U al entrar en Blagnac, otro hombre pedaleaba igual de rápido y duro. Y estaba situado justo a su rueda. No era sencillo librarse de Greg LeMond. Y solo estaba a siete segundos...

Etapa 11

1. Mathieu Hermans (Paternina/Holanda) 3:37:47

2. Giovanni Fidanza (Chateau d'Ax/Italia) mismo tiempo

3. Eddy Planckaert (ADR/Bélgica) mismo tiempo

4. Teun van Vliet (Panasonic/Holanda) mismo tiempo

5. Sean Kelly (PDM/Irlanda) mismo tiempo

Clasificación General

1. Laurent Fignon (Super U/Francia) 49:49:36

2. Greg LeMond (ADR/EEUU) +7”

3. Charly Mottet (RMO/Francia) +57”

4. Pedro Delgado (Reynolds/España) +2’53”

5. Andy Hampsten (7-Eleven/EEUU) +5’18”

13 de julio

Etapa 12, Toulouse - Montpellier, 250 kilómetros

En la víspera del doscientos aniversario de la toma de la Bastilla, en la cálida calima de la última hora de la mañana, Martin Kettle, un periodista no especializado en deporte del Guardian, se encontraba en una pequeña ciudad, Puylarens, a cincuenta kilómetros al este de Toulouse. Estaba en la caravana del Tour de Francia. Pero su cometido no era diseccionar las estrategias o interrogar a los ciclistas, ni tratar de enterarse de las últimas habladurías que se daban entre bambalinas.

Kettle tenía como cometido dar una visión del Tour de Francia desde la perspectiva de los espectadores, esos que llegaban a su punto estratégico con horas y horas de adelanto para ver como el pelotón los dejaba atrás en apenas unos segundos. Parecía cómo si el propósito de esa interminable procesión de vehículos de todo tipo de empresas, que ofrecía regalos promocionales a cualquiera que alargase una mano, fuera el de llenar ese vacio temporal, y mantener vivo el interés. La primera furgoneta entró en la ciudad a las 9:30, adornada con los colores de Reader's Digest, y regalaba batidoras de mano para la cocina. A esta le siguieron vehículos de todas las formas y tamaños. Uno estaba diseñado con forma de mechero, otro estaba disfrazado de rebanada de pan. Todos ellos ofrecían sus variadas bagatelas, haciendo regalos a un público agradecido y contento de poder llenar sus bolsillos. «Hace doscientos años», observó Kettle, «los franceses alzaban las manos pidiendo comida. Hoy forcejean por hacerse con una bolsa de plástico regalada para promocionar los mundiales de ciclismo».

Casi dos horas después, se acercaba el plato fuerte, momento en el que la caravana publicitaria desapareció y un palpable bullicio cayó sobre Puylarens. Se esperaba algo de competencia, dado que en mitad de la ciudad había situada una meta volante.

Kettle hizo una vívida descripción para sus lectores. «"¡A cinco kilómetros!" Anuncia una voz por megafonía mientras las furgonetas se apresuran a salir de allí. Policías en motocicleta atraviesan la plaza a toda velocidad. A las 11:17 se empiezan a escuchar los ánimos colina abajo, y dos ciclistas en solitario aparecen por la plaza, uno vestido de azul y el otro de rojo. El primero en cruzar la línea es el número 175, echa un sorbo de su bidón y ambos relajan su ritmo».

«Nadie entre la multitud sabe quiénes son».

Para ser justos con esa multitud, hasta los comentaristas y perio-distas más entendidos tendrían que exprimir sus conocimientos para identificar a esos dos ciclistas, y lo más seguro es que tuvie-ran que echar un vistazo a la lista de dorsales. Desde luego no estaban entre los que luchaban por la general. El hombre de azul era Dominique Arnaud, un francés que corría en el Reynolds de Pedro Delgado. El de rojo, el número 175, era el gregario del Chateau d'Ax Valerio

Tebaldi, un italiano. Su distancia respecto al grupo comenzó a crecer imparable, ayudados muy pronto por un segundo italiano, Giancarlo Perini, del Carrera. Pedaleando a través del paraje sin igual que es el parque nacional de Haut Languedoc, su ventaja sobre el pelotón alcanzaría los veintinueve minutos. Sobre un pelotón al que no le preocupaban nada, claro. Ninguno de los tres amenazaba el maillot de Laurent Fignon.

Los buenos esperarían a otro momento.

Pero la ventaja de aquel trío se vio amenazada. El peligro vino por parte de otro grupo de manifestantes que se aprovechó de la cobertura del Tour para visibilizar su causa. Esta vez la carretera se vio cubierta por ramas de árboles y pancartas, obra de ecologistas que protestaban contra la construcción de un vertedero. Cuando Tebaldi, Perini y Arnaud se toparon con la interrupción, a 32 kilómetros de meta, se vieron obligados a seguir un difícil camino entre el follaje depositado en el suelo, antes de poder subir de nuevo a sus bicicletas y seguir rumbo a Montpellier. La protesta no fue del todo pacífica y con buenas maneras; al presentador de la televisión francesa Jacques Chancel le rompieron la nariz cuando se enfrentó a los protestantes.

Para el pelotón fue toda una fortuna que los tres escapados tuvieran tal distancia. El margen que sacaban le permitió a la policía limpiar la calzada tanto de manifestantes como de ramas antes de que el pelotón, escoltado ahora por una docena de motocicletas de la policía, pasase por allí. (De hecho, hoy en día, el coche que abre la carrera va equipado con motosierras para acabar de manera rápida con cualquier tronco situado en la calzada en un intento de bloquearla).

Aquella protesta ecologista no fue sino la última hasta entonces de una serie de manifestaciones que había afectado al Tour a lo largo de aquella década.

La cada vez mayor globalización de la carrera, y el hecho de que atrajera más y más ojos ante las pantallas desde Brisbane a Bogotá, ofrecía una plataforma sin igual para que cualquiera con algo por lo que protestar pudiera airear sus problemas. La protesta más seria se dio en 1982, durante la contrarreloj por equipos cerca de la frontera

franco-belga. Cuando alcanzaron la ciudad de Denain, tras unos treinta kilómetros, el equipo Wickes-Splendor se topó con los camiones y furgonetas publicitarias de la caravana bloqueando la carretera. La avanzadilla, que normalmente entretiene y divierte al público que se agolpa en las cunetas como antesala a la propia carrera, era incapaz de avanzar. Trabajadores locales de la industria siderúrgica habían levantado unas barricadas en protesta por el cierre de la acería de Denain. El plan había sido anunciado apenas unos días antes, e incluía la destrucción de más de mil cien empleos.

La policía dio media vuelta para avisar al resto de equipos que seguían la estela del Wickes-Splendor. Muy pronto, la organización se dio cuenta de que, dada la escala de la protesta, tendría que cancelar aquel día de competición. Como el periodista Geoffrey Nicholson relató: «Algunos ciclistas reaccionaron con incredulidad y enfado, y otros, que ya comenzaban a sentir el rigor de la carrera, con evidente alivio». Era la primera ocasión en ochenta años de historia del Tour en el que una etapa tenía que ser cancelada una vez dada la salida.

En 1987 se pudo evitar una protesta que hubiera resultado mucho más seria, después de que dos miembros del grupo paramilitar vasco Iparretarrak fueran arrestados. A diferencia de ETA, el grupo independentista vasco más conocido, Iparretarrak centraba sus actividades en la parte francesa, y la policía sospechaba que la carrera estaba entre sus objetivos según se acercaba a los Pirineos.

En 1990, la carrera esquivó otra protesta. En la tercera etapa entre Poitiers y Nantes llegaron informes de que se habían talado varios árboles que ahora aparecían situados en las cunetas de la carretera en un determinado punto. Parecía que también había un grupo de pastores de ovejas en las inmediaciones, lo que provocó que el director de la carrera, Jean-Marie Leblanc, detuviese la caravana a poco más de diez kilómetros del punto conflictivo. Tras consultar los mapas, se decidió tomar un desvío. Los granjeros, que ya habían llevado a cabo una manifestación durante la primera etapa, fueron burlados. Cuenta la leyenda que un adolescente local subido sobre una motocicleta fue quien guió al pelotón a través de los caminos rurales para devolverlos más tarde al trazado original.

El Tour no fue la única carrera francesa que se vio afectada por las protestas. El ejemplo más famoso está en la París-Niza de 1984, en su quinta etapa. Trabajadores de los astilleros de la ciudad cercana de La Ciotat bloqueaban el paso: por desgracia, no despertaron las simpatías de Bernard Hinault, quien en ese punto lideraba una escapada de unos veinte corredores mientras intentaba arrebatarle el liderato de la carrera a Robert Millar. Cuando el Tejón vio a los manifestantes bloqueando la carretera no mostró gran diligencia a la hora de aplicar fuerza sobre sus manetas de frenos, colisionando contra el muro de personas. Tras eso sacó sus puños a pasear, revolviéndose contra el manifestante más cercano y golpeándolo antes de que la gendarmería pudiera intervenir. Aquella tarde, los noticiarios de la televisión francesa abrieron exagerando un poco: «Señoras y señores. Buenas tardes. Una animada etapa en la París-Niza. Nos esperábamos una etapa ciclista y acabamos teniendo una velada de boxeo».

Pese a que las manifestaciones ofrecían grandes instantáneas a un fotógrafo del Tour, Graham Watson no les tenía mucho cariño. «En 1989 ya habíamos tenido nuestra ración de protestas, y un par de ellas se complicaron cuando los manifestantes vieron aparecer las cámaras de televisión y a los gendarmes sacando las porras. Solo durante mis primeros años como fotógrafo tomé imágenes en situaciones así. En seguida me di cuenta de que la mejor forma de tratar con ese tipo de gente era precisamente no sacar fotografías, no darles la publicidad que buscaban, fuera cual fuera su problema. Puede que esa sea mi parte más purista».

«Supongo que una de las atracciones del Tour es que es un espectáculo gratuito, en carreteras gratuitas, por lo que está expuesto a todo tipo de caprichos. Los ciclistas suelen enfrentarse a esas situaciones con naturalidad: en algunas ocasiones les permite descansar un poco, o se convierten en la excusa perfecta para pedalear más tranquilos rumbo a meta».

«Se cuenta que, en una protesta de aquella época, en el Tour, unos granjeros bloquearon las carreteras con sus tractores, obligando a la carrera a detenerse durante una importante etapa alpina. Lo que no sabían es que el propio Sean Kelly era hijo de un granjero, y sabía perfectamente como manejar un tractor y abrir la esparcidora de

estiércol, salpicando tanto a los manifestantes como a los ciclistas que estaban por toda la carretera. La manifestación se dispersó en seguida y el pelotón continuó su marcha».

«Todo se reduce a que, siempre y cuando no sea una etapa importante, puedes detener una carrera. Los ciclistas se lo toman como algo divertido. Pero será mejor que no lo intentes en una etapa importante, porque entonces...».

Con los tres corredores de cabeza habiendo sorteado la manifestación ecologista, el pequeño problema a dilucidar era quién ganaría la etapa. Pero, poco más de kilómetro y medio después, solo quedaban dos contendientes. Arnaud, que tras haber pinchado un poco antes tuvo que esforzarse para reintegrarse al grupo, vio cómo la mala suerte se cebaba con él. Tomó una curva sin prestar la atención necesaria y acabó en una zanja.

No fue la última caída del día. El ritmo del pelotón había aumentado poco a poco, gracias al –por segundo día consecutivo– estilo agresivo de Christophe Lavainne, del Super U. Fignon le había ordenado que avivase el ritmo, no porque los de cabeza representaran ninguna amenaza para la general, ya que, para aquel trío, cualquier aspiración a la general era una entelequia. Lo que Fignon pretendía era estirarle el cuello a sus rivales, a los que llevaba pegados a su rueda.

Pero con la aceleración, llegó el peligro. En el pueblo de Clermont-l'Herault, cerca de cincuenta kilómetros antes de la meta de Montpellier, una gran caída provocó una carnicería en el pelotón, con cerca de treinta ciclistas besando el suelo. Entre ellos hubo algunos ilustres. Gert-Jan Theunisse, quien ya había comenzado la carrera con las costillas en malas condiciones tras una caída en el Tour de Suiza, parecía el más perjudicado. Por su frente corrían varios regueros de sangre y precisaría unos puntos de sutura. Su rival por el maillot de mejor escalador, Robert Millar, también se fue al suelo. Pero ambos pudieron volver sobre sus máquinas y se reintegraron a la carrera; eso sí, Millar necesitó la ayuda de un quiropráctico aquella tarde, el cual voló desde París para tratarle el cuello. Un par de líderes de equipo también se vieron envueltos en la caída. Urs Zimmerman, del Carrera, sufrió lo que parecía una fractura de muñeca, mientras que Éric Boyer, del Z-Peugeot,

necesitó que le pusieran una placa para protegerle la mano.

Pero uno de los hombres del dúo de cabeza era una apuesta segura. Valerio Tebaldi tenía antecedentes. Había ganado la etapa con llegada a Reims un año atrás, donde también había protagonizado una larga escapada junto a otro ciclista. Estaba claro que sabía asegurarse una victoria. Por su lado, Perini contaba con poca experiencia en los finales de etapa, y parecía condenado a entregar la victoria a su alto y cetrino compatriota.

Arnaud, después de comprarse aquella parcela, cubrió en solitario los últimos veinticinco kilómetros y entró plácidamente en tercera posición. Pero el vencedor de la jornada fue Tebaldi, cuya ventaja de veintiún minutos sobre el grupo se convertiría en la tercera victoria con más margen de la historia del Tour. Pese a todo, aún estaba a casi cuarenta y ocho minutos de Fignon y los ciclistas de la élite.

Un día después regresaría al anonimato del pelotón. Un don nadie. Solo que, después de varias horas de exposición ante las cámaras de la televisión, mucha más gente reconocería al dorsal número 175 a partir de ahora.

Etapa 12

1. Valerio Tebaldi (Chateau d'Ax/Italia) 5:40:54

2. Giancarlo Perini (Carrera/Italia) mismo tiempo

3. Dominique Arnaud (Reynolds/Francia) +2'09"

4. Thomas Wegmüller (Domex/Suiza) +21'24"

5. Jan Goessens (Domex/Bélgica) +21’40”

Clasificación General

1. Laurent Fignon (Super U/Francia) 55:52:12

2. Greg LeMond (ADR/EEUU) +7”

3. Charly Mottet (RMO/Francia) +57”

4. Pedro Delgado (Reynolds/España) +2’53”

5. Andy Hampsten (7-Eleven/EEUU) +5’18”

CAPÍTULO 11

SERVICIO NACIONAL

«Es que estaban ahí, justo delante de nosotros».

Sean Kelly

14 de julio

Etapa 13, Montpellier - Marsella, 185 kilómetros

Es un mito, aunque está tan extendido como aceptado, que los ciclistas franceses hacen lo que sea menester cuando una etapa del Tour cae el día del aniversario de la toma de la Bastilla. La explicación más aceptada defiende que les brinda la oportunidad de inflamar el orgullo nacional y unir al país, una oportunidad que los ciclistas locales aprovechan entusiasmados. Pero lo cierto es que el palmarés dice lo contrario. Llegado 1989 hacía años que ningún francés había logrado la victoria de etapa el 14 de julio. Hacía casi una década de la última, cuando Mariano Martínez consiguió la victoria en Morzine en 1980. Además, desde 1989 apenas ha habido otros cinco franceses que hayan ganado en esta fecha. Y ninguno lo ha logrado desde 2005. En ese tiempo, los ciclistas británicos han logrado tres victorias en ese día que se supone que los franceses marcan en rojo.

Sin embargo, el catorce de julio de 1989, exactamente dos-cientos años después de que los revolucionarios tomasen la Bastilla avecinando la caída de la monarquía francesa, la victoria sería francesa. Puede que fuera un hecho predestinado, inevitable, escrito en las estrellas. ¿Pero qué ciclista francés la lograría?

La etapa salió de Montpellier a mediodía, ya con una tem-peratura alta. Los ciclistas no tenían prisa alguna, contentos de reír las bromas cuando Thierry Marie sacó una trompeta y le tocó una serenata al pelotón dando unos soplidos. Los lentos kilómetros iniciales se pausaron aún más cuando una nueva manifestación, esta vez en la pequeña ciudad de Lunel, detuvo al pelotón durante tres minutos. Los ciclistas, imbuidos por el ambiente de fiesta nacional, no parecieron demasiado molestos.

Pero después de un par de horas y apenas cien kilómetros de pedaleo benigno y relativamente poco exigente, la carrera saltó de repente por los aires al calor de la hora de la comida. El PDM, contra los deseos de algunos de sus ciclistas, había recibido la orden de sus jefes de pensar en lo impensable y hacer lo imposible. Les habían ordenado a sus corredores que cometieran el pecado cardinal del pelotón: lanzar un ataque en el avituallamiento. Un muy poco convencido Kelly comandó el ataque, asiendo su bolsa a toda velocidad en lugar de rebajar el ritmo.

«Aquello no le sentó nada bien al pelotón», recuerda. «Atacamos, pero el viento no soplaba como esperábamos. No venía de costado, sino más bien de cara. Estuvimos un rato pedaleando, pero entonces nos dimos cuenta de que no llegaríamos a ningún lado, así que abortamos el esfuerzo». Fue entonces cuando Kelly recibió un par de andanadas por parte de Fignon, «un rapapolvo terrible» en el que el hombre tras los anteojos recurrió a todo el espectro de expresiones del que disponía. El irlandés aguantó el chaparrón, sin apenas excusarse, sabiendo que merecía la que le caía.

Pero el ataque del PDM fue un gran golpe de timón, pro-vocando que el grupo se rompiera. La etapa se dividió en dos grupos, quedando rezagados en el segundo grupo diez ciclistas situados entre los veinte primeros de la general; uno de ellos era Robert Millar. Pero casi seguido hubo un segundo movimiento que rompería la carrera un poco más, llegando desde el sitio más

inesperado.

Resulta muy extraño que el hombre que porta el maillot amarillo decida atacar en una etapa llana y relativamente recta. Pero eso es precisamente lo que hizo Fignon, junto al tercer clasificado de la general Charly Mottet. Para asombro de los ciclistas, los comentaristas y los espectadores, la pareja voló de ese nido que era el primer grupo. ¿Exactamente en qué estaba pensando Fignon? ¿Que podría lanzar y sostener un ataque a ochenta y cinco kilómetros de meta y conseguir la victoria? ¿Que de verdad podría sacarles tiempo a los rivales por la general? ¿Que el esfuerzo no le pasaría factura, convirtiéndose así en presa fácil del contraataque de alguno de sus rivales? A ojos de todo el mundo, en un día tan caluroso como aquel, el maillot amarillo estaba cometiendo el harakiri.

«Fignon pasó al ataque por lo mosqueado que estaba con nosotros, los del PDM», explica Kelly. «Habíamos roto el código, las reglas. Y cuando Fignon se enfadaba, se podía cabrear muchísimo». ¿Se sentía el jefazo de la carrera, la persona con el poder de infligir un castigo como ese? «Seguramente, pero en aquella etapa por lo menos tenía excusa para hacerlo. Al terminar aquella jornada, y el día siguiente también, no es que fuéramos los más queridos de gran parte del pelotón. Yo dije, "mirad, han sido órdenes de equipo. Lo habíamos previsto por la mañana". Órdenes de equipo. Era la única excusa que pude poner».

Mottet estaba sorprendido y un poco reticente a continuar con el ataque. «No estaba entusiasmado con aquello, pero Fignon me animó. Por supuesto que trabajamos juntos, incluso estando tan lejos de la meta. Soplaba un poco de viento cuando nos escapamos, y Laurent siempre estaba encantado de atacar donde fuera y como fuera. Era una oportunidad de sacarle algo de tiempo a Delgado y LeMond, así que merecía la pena. Pero no tuvo nada que ver con que fuera el día de la Bastilla».

Pedro Delgado está de acuerdo en que aquel ataque tuvo más que ver con un intento de asegurar el liderato de la general que con un baño de gloria en una fecha concreta del calendario. «Te permite controlar a tus rivales», comenta explicando esa táctica. «No puedes permitir que te tengan donde ellos quieran».

Tampoco era que Mottet y Fignon desaparecieran de la vista del grupo perseguidor. Kilómetro tras kilómetro bajo el sol, el hueco siguió siendo de unos veinte segundos. Para los perseguidores era desesperante. Era como si se burlasen de ellos. Y lo único que lograban era igualar el ritmo de la dupla. Control de daños.

«Pero la moto de la televisión francesa echó una mano», acusa Delgado. «Fignon y Mottet se aprovecharon de su estela. Fue muy poco, pero lo suficiente como para seguir adelante. En una bicicleta, y con viento a favor, puedes alcanzar los sesenta o sesenta y un kilómetros por hora. Detrás de la moto puedes llegar a lo mejor hasta los sesenta y tres. Fignon logró un hueco de veinte segundos, pero no pudimos neutralizarlo porque nuestra velocidad era muy similar. A veces la moto se ponía justo delante de Fignon, y eso nos sentó fatal. Y además nos puso de los nervios, porque no podíamos evitar que lo hiciera. Lo único que podíamos hacer era seguir empujando».

«Pero tienes que mantener la calma. A lo mejor los atrapas, o a lo mejor no. Pero tienes que perder el menor tiempo posible. Tienes que mantener tu velocidad. Si intentas pillarlos de golpe puedes quedarte sin fuerzas, y entonces te meten dos o tres minutos».

Fignon y Mottet, compañeros de equipo en el Super U un año atrás, formaron un tándem excelente. Confiaron el uno en el otro a la perfección, atacando sobre el abrasador asfalto de la Costa Azul. Ya fuera por la rabia o el calor, lo cierto es que la cara de Fignon parecía más roja de lo normal, entornando los ojos por el sol a través de aquellas gafas de estudiante. Por su parte, Mottet parecía un poco más cómodo; su gorra y sus perennes gafas de sol le aseguraban pedalear de manera más cómoda. Aún fuera del alcance del pelotón, el dúo ya llevaba casi cincuenta kilómetros en cabeza. Por muy roja que tuviera la cara, lo cierto es que Fignon estaba demostrando una fortaleza inmensa, parecía pez en el agua. «Así es como le gustaba correr», dice Bjarne Riis, por entonces su compañero de equipo. «Y es como a mí me gusta correr. Y lo que le gusta al público. Es lo que quieren ver. Fignon tenía muy buenas piernas, gran confianza y estaba ahí. Si eres un competidor nato, aprovechas las oportunidades. A lo mejor no es lo que tenías planeado, pero si aparece un hueco por el que colarte vas de

cabeza. Y eso es lo que creo que ocurrió en ese momento. Y cuando haces algo así, siempre queda el recado».

Un recado que no estaba siendo acogido de buen grado por el grupo perseguidor. Más que cualquier otra cosa, los impulsaba la rabia. «Es que estaban ahí», dice Kelly, «justo delante de nosotros. Estaba siendo tan complicado echarles el guante a Fignon y Mottet que la cabeza del pelotón comenzó a ponerse furiosa».

Y el enfado parecía estar, sobre todo, entre los compañeros de Kelly en el PDM. «Hubo cierta "discusión" entre Alcalá y Theunisse», confirma. «Uno acusó al otro de no emplearse a fondo, de no dar el cien por cien. Recuerdo que tuve que mediar en la situación». En ausencia de un líder al que todos tenían que obedecer, Kelly se vio obligado a tomar el papel de pacificador. Alcalá estaba muy ofendido con Theunisse, quien le acusaba de que sus relevos al frente del grupo no eran lo suficientemente intensos. De hecho, él pensaba que los que no resultaban comprometidos eran los del holandés. «No lo comprendía. Le dije "tienes que correr igual que el resto"». La ausencia de una jerarquía clara en las filas del PDM –algo que muchos observadores ya habían apuntado antes de la carrera– había conducido a un pequeño problema. Alcalá niega con la cabeza. «Demasiados jefes y pocos guerreros. Necesitas que haya guerreros que den el cien por cien. Teníamos guerreros en nuestro equipo, pero menos que el resto. Demasiados jefes...».

Al final, Fignon y Mottet fueron neutralizados poco después de la pequeña ascensión de la Côte de Rove, después de una hora de esfuerzos furibundos de LeMond, su primer lugarteniente y compañero de habitación Johan Lammerts, Delgado, Hampsten y (por lo menos alguno de) los chicos del PDM. Entre todos reunieron cierto sentido del deber; habían realizado algo como una contrarreloj multiequipos. Mientras LeMond pasaba al lado de Fignon le lanzó una mirada que parecía preguntar «¿Qué coño ha sido eso?». Seguro que el francés disfrutó de cada segundo de aquella aventura, sabiendo que estaba llevando al límite a su máximo rival, tanto física como mentalmente.

Entonces LeMond le pasó un brazo por los hombros a Theunisse, seguramente en agradecimiento por haber cerrado el hueco con los otros dos de delante. Pero también pudo ser un intento de

contraataque psicológico. Fignon siempre sospechó que LeMond y el PDM habían llegado a un pacto; por algo LeMond había sido parte de ese equipo hasta siete meses antes. Presenciar ese saludo fraternal con uno de los ciclistas del PDM seguro que reafirmó a Fignon en sus sospechas, agrandando la paranoia. (Para que conste, tanto por parte de Kelly como por la de LeMond menosprecian la idea de que tuvieran algún tipo de trato con el PDM).

Pero este grupo no estuvo en cabeza durante mucho tiempo; pronto llegó otro ataque más. Una dupla atacante francesa com-puesta por un Super U y un RMO fue reemplazada por otra dupla francesa en la que se repetía la pareja Super U y RMO. Nada había cambiado. Tan solo sustituyeron a los líderes por unos gregarios. Vincent Barteau tomó el lugar de Fignon, mientras que Jean-Claude Colotti se puso en los zapatos de Mottet.

Durante el tiempo que duró la persecución anterior contra sus líderes, Barteau y Colotti habían podido guardar fuerzas a cola del pelotón, y en muy poco tiempo consiguieron una ventaja muy respetable. Al atravesar las ventosas calles de L'Estaque, un suburbio del norte de Marsella, ya se habían marchado. Después de una persecución tan larga y tortuosa, en el pelotón delantero quedaban pocas ganas de volver al modo caza, y mucho menos ahora que todos los líderes estaban de nuevo juntos. Los dos franceses vieron que les dejaban el camino expedito. Cada vez parecía más probable una victoria francesa el día de la toma de la Bastilla.

De los dos, Barteau era el ciclista dominante, mientras que Colotti trataba de seguir su rueda como podía. Hasta que el hom-bre del Super U se fue en solitario en una de las ascensiones que elevan Marsella. Aquel fue, en muchos aspectos, un alarde de redención y resurrección para el hombre del pelo rubio rojizo. Cinco años atrás había portado el maillot amarillo durante doce etapas, en el Tour de 1984, antes de cedérselo a uno de sus compañeros de equipo, y a la postre vencedor final; un tal Laurent Patrick Fignon.

Pero Barteau se había hecho notar poco sobre una bicicleta desde entonces. Después de abandonar el equipo Renault estuvo dando tumbos por el pelotón profesional durante unos años, en un intento desesperado de que su dubitativa carrera ciclista volviera a

ascender. Entonces, en la temporada de 1989, su antiguo director, Cyrille Guimard, lo llevó de vuelta a la estructura del Super U, la misma que el Renault pero con otro nombre. Fue toda una apuesta para Guimard, pero en las carreteras de Marsella aquella mañana, Barteau le pagó con creces la fe que había depositado en él. Después de un tenso y rápido descenso hacia el mediterráneo, y un circuito alrededor del puerto viejo, Barteau entró en meta. Personaje brillante y excesivo, que tras colgar la bicicleta se dedicaría a los monólogos cómicos, aprovechó la adoración del público marsellés que, lleno de alegría, se había congregado en meta; desde varios cientos de metros antes de pasar la línea, Barteau los saludó con besos al aire. Sabía muy bien cómo aprovechar esos momentos, como exprimirlos, después de tantos años de oscuridad. En este Tour, repleto de resurrecciones de todo tipo, el renacer de Barteau era otra historia irresistible.

«Esta temporada, el único director deportivo que confiaba en mí fue Guimard», diría Barteau. «He demostrado que sigo siendo un buen ciclista. Mi ataque no estaba planeado, simplemente ocurrió. Laurent ha dado todo un espectáculo junto a Mottet, y tras eso, me sentía con fuerzas». Barteau también encontró un hueco para homenajear al máximo rival de su líder, y antiguo compañero de equipo tanto en el Renault como en el PDM. «LeMond siempre creyó en mí, y de no ser por él, no seguiría sobre la bicicleta». No se sabe cómo reaccionó Fignon por la noche a esa demostración pública de lealtad.

Colotti consiguió la segunda plaza, ante Martial Gayant, del Toshiba, que había aparecido para darle a Francia un triplete en esa etapa. Por su lado, los comisarios de carrera habían estado ocupados. Delgado fue sancionado con diez segundos por recibir avituallamiento fuera de las zonas designadas para tal efecto, mientras que Sean Yates y Martin Earley fueron penalizados con cuarenta y veinte segundos respectivamente por aprovecharse del rebufo de los coches. El compañero de Earley, Kelly, recibió una doble sanción de diez segundos y diez puntos por haber empujado a otro ciclista. Por su parte, Erik Breukink se retiraría de la carrera a treinta y cinco kilómetros de meta, el quinto líder de equipo que abandonaba. Sin esprínteres y sin líder de equipo, el discipli-nario director deportivo Peter Post debía de estar extremadamente

frustrado.

Todo lo contrario que Laurent Fignon. «Siempre voy mejor cuando aprieta el calor», explicó el parisino, «aunque haga un calor sofocante, me viene bien». En las entrevistas poscarrera afirmó que su enfoque agresivo no fue ni una demostración de fuerza ante sus rivales ni una reacción airada contra ese ataque a traición que había efectuado el PDM en el avituallamiento. Solo intentaba ampliar su ventaja sobre LeMond y Delgado. «Puedes ganar el Tour de Francia en cualquier parte. ¿Por qué no lo vas a ganar en una etapa llana?».

Aquel día había presenciado un triplete francés en la etapa del aniversario de la toma de la Bastilla, mientras que otro compatriota retenía el maillot amarillo. Seguro que aquellos revolucionarios de 1789 estaban complacidos, aunque seguro que también estaban preocupados porque ese desconcertante ataque de Fignon le hubiera drenado las fuerzas, y le pudiera pasar factura en días venideros.

Etapa 13

1. Vincent Barteau (Super U/Francia) 4:17:31

2. Jean-Claude Colotti (RMO/Francia) +45”

3. Martial Gayant (Toshiba/Francia) +1’16”

4. Steve Bauer (Helvetia-La Suisse/Canadá) +1’21”

5. Etienne De Wilde (Histor/Bélgica) +1’25”

Clasificación General

1. Laurent Fignon (Super U/Francia) 60:11:11

2. Greg LeMond (ADR/EEUU) +7”

3. Charly Mottet (RMO/Francia) +57”

4. Pedro Delgado (Reynolds/España) +3’03”

5. Andy Hampsten (7-Eleven/EEUU) +5’18”

15 de julio

Etapa 14, Marsella - Gap, 238 kilómetros

No se puede decir que el pelotón no estuviera avisado.

Al igual que ya había hecho once días atrás en Wasquehal, Jelle Nijdam frustró a los esprínteres, quienes tenían puestas sus esperanzas de llegada masiva en esa recta de meta, saltando a poca distancia del final y manteniendo a dos segundos a todo aquel que quisiera quitarle la victoria. Si los espectadores imparciales podían pensar que Nijdam había birlado aquella victoria de etapa, desde luego que los tres ciclistas que habían estado al frente de la etapa durante gran parte de la jornada –y que fueron atrapados en el último kilómetro y medio–, se debieron sentir claramente frustrados. El hombre más notable en ese trío era Luis Herrera, quien, después de que Fabio Parra se retirase de la carrera varios

días antes, soportaba sobre sus pequeños hombros el peso de los sueños de una nación.

Pero también había que tener en cuenta sus propios sueños. Hasta ese momento, el colombiano de la mata de pelo azabache no había logrado replicar el estado de forma que le había ase-gurado el título de escalador del Giro un mes atrás. Apenas había logrado entrar el vigésimo y el trigesimoquinto en Cauterets y Superbagnères, respectivamente. Lejos de los lugares que debería ocupar un hombre de su talento y posición. Herrera tenía que hacer algo, y rápido. Estaba en la posición trigésima de la general.

La etapa rumbo a Gap podría ser la buena. Mientras la carrera viraba tierra adentro pasaría por los campos de lavanda de la Provenza, antes de dirigirse al norte, a tierras más altas, en la falda de los Alpes.

La segunda mitad de la etapa planteaba todo un desafío, envi-ando a los 155 ciclistas que aún sobrevivían sobre una serie de ascensiones de gran altitud, incluido el Col du Labouret, de segunda categoría. Un terreno perfecto para Herrera, un aperitivo en el que calentar las piernas antes del plato fuerte.

Después de ciento treinta kilómetros Herrera lanzó su ataque, acompañado de Marc Madiot, del Toshiba y de Jérôme Simon, del Z-Peugeot. Ridiculizado por la prensa colombiana, y con algunas voces pidiendo que su salario fuera rebajado (bien conocido, dado que su alto sueldo salía de las cuentas de una organización sin ánimo de lucro, la Federación de Productores de Café de Colombia), una buena actuación en Gap, incluso la posible victoria, acallaría las críticas y podría, tal vez, asegurarle el sueldo.

El trío desencadenó su ataque en la Côte de Châteauredon, y rápidamente estableció un buen hueco. En menos de diez kilómetros ya sacaban dos minutos al tranquilo pelotón. Laudelino Cubino, ciclista español que corría para el BH y que había sido cuarto en la última edición de la Vuelta, intentó alcanzarlos en el Col du Labouret, llegando a reducir en más de la mitad la des-ventaja de casi seis minutos de la que disfrutaban Herrera, Madiot y Simon.

Pero el esfuerzo solitario de Cubino acabó siendo infructuoso; en el largo descenso a Gap el pelotón se lo tragó sin tan siquiera pestañear. Su objetivo era ahora el trío delantero, primando a sus esprínteres. A los directores de equipo no les cuadraban los números, no creían que los de cabeza pudieran aguantar esos treinta y cinco segundos de ventaja en los cinco kilómetros que quedaban a meta; y menos después de más de ciento diez kilómetros de escapada en sus cansadas piernas y el pelotón acelerando directo hacia ellos. El hecho de que el segundo ciclista en cabeza del pelotón fuera Pascal Poisson, compañero de Madiot, resultaba esclarecedor. Los jerarcas del Toshiba se contaban entre los que no confiaban en la supervivencia de la fuga.

Cuando el pelotón neutralizó a los tres escapados Poisson salió de la estela de Frans Maassen, del Superconfex, para presentar su apuesta por la victoria. Y su movimiento fue muy persuasivo, en un intento de demostrar a todos que la victoria ya tenía dueño. Pero eso no era lo que pensaban los enormes muslos de Jelle Nijdam, quien lanzó un contraataque. Fue un interesante duelo a través de esa avenida resguardada por los árboles, un duelo entre dos antiguos ciclistas en pista. Y a pesar de que Poisson consiguiera maniobrar para ponerse tras la rueda de Nijdam, el holandés consiguió zafarse y aceleró rumbo a la victoria. Lo único que pudo hacer Poisson fue levantar las manos del manillar en señal de frustración, aunque conseguiría la segunda posición, justo por delante de Eddy Planckaert, del ADR.

La etapa había cruzado cinco puertos de importancia, terreno sobre el que este especialista en persecución, con esa robusta complexión que presentaba, debería haber tenido problemas. Pero aguantó y sobrevivió. «Cuando vi el perfil de la etapa esta mañana no esperaba estar en la lucha por la victoria», admitiría en la línea de meta. «Si alguien me hubiera dicho lo contrario, no lo habría creído ni un solo momento. No tenía esperanza alguna. Los Pirineos me habían dejado agotado. Hoy iba apajarado, así que, hacia el final de la etapa me puse a comer lo más rápido que pude, y solo he conseguido sentirme bien en los últimos kilómetros».

Desde luego, la potencia y fuerza de Nijdam eran incuestio-nables. Sin duda, le había dejado una gran impresión al exprofesional norteamericano Joe Parkin, quien en una ocasión relató a la revista

Peloton un incidente en el que ambos se vieron envueltos. «Nijdam dudaba demasiado, así que salté por delante de él, con lo que casi lo saco de la fila. Devolvió el consiguiente empujón con un puñetazo tan seco que creo que todavía tengo la marca de su mano en mi mejilla derecha».

Esta sería la última opción de victoria en unos cuantos días para los oportunistas. Del mismo modo, los hombres de la general mantuvieron la pólvora seca, resguardados en la seguridad del pelotón. Hoy no habría grandes titulares. Ya habría otros días, con batallas mayores. LeMond, recuperado y alegre, se mostraba optimista después de la etapa, consciente de lo efímero que resultaba un déficit de siete segundos cuando llegaran las montañas. Tenía grandes esperanzas de que, gracias a una buena actuación en la cronoescalada pudiera poner las cuentas de Fignon en números rojos de nuevo. «Espero verme entre los tres o cuatro primeros de la cronoescalada. Y si tengo un buen día, a lo mejor gano. Pero quedan tres o cuatro días más de montaña, y seis para que termine la carrera, además de otra contrarreloj, así que pase lo que pase mañana, esto no habrá terminado».

Después de cuatro etapas no montañosas en las que la carrera fue desde los Pirineos a los Alpes, las posiciones más altas de la general permanecían sin cambio desde Superbagnères y su tenebroso hotel. Pero sin duda, en las jornadas siguientes habría cambios en la clasificación general, gracias a esas carreteras que corren por las alturas, con sus curvas, sus herraduras y sus cuestas aterradoras. Los Alpes esperaban, amenazantes y gigantescos. Tremendamente gigantescos. La batalla estaba a punto de comenzar de nuevo, otra prueba para los músculos y la resistencia, con intercambio de golpes, figurados, que serían aún más feroces que los de los Pirineos.

Segundos fuera, segundo round.

Etapa 14

1. Jelle Nijdam (Superconfex/Holanda) 6:27:55

2. Pascal Poisson (Toshiba/Francia) +2”

3. Eddy Planckaert (ADR/Bélgica) mismo tiempo

4. Giovanni Fidanza (Chateau d’Ax/Italia) mismo tiempo

5. Sean Kelly (PDM/Irlanda) mismo tiempo

Clasificación General

1. Laurent Fignon (Super U/Francia) 66:39:08

2. Greg LeMond (ADR/EEUU) +7”

3. Charly Mottet (RMO/Francia) +57”

4. Pedro Delgado (Reynolds/España) +3’03”

5. Andy Hampsten (7-Eleven/EEUU) +5’18”

TERCER ACTO

LA SEMANA FINAL

CAPÍTULO 12

EL AMERICANO DE AMARILLO

«El péndulo regresa».

Phil Liggett

16 de julio

Etapa 15, Gap - Orcières-Merlette, 38 kilómetros, contrarreloj individual

Un caluroso día en los Alpes, pero sin tiempo para haraganear.

Los comisarios del Tour habían cerrado la carretera que ascendía a la estación invernal de Orcières-Merlette a las siete de la mañana, así que solo los muy trasnochadores, o los muy madrugadores, pudieron conseguir asiento frente al ring en el que se iba a desarrollar este duro combate. Una batalla tras la que, después de unos días sin cambios en la general, la carrera sufriría una nueva sacudida. El zorro en el corral. Había llegado la hora de la crucial (en potencia) cronoescalada individual. Esta batalla anual contra el reloj montaña arriba había demostrado su gran importancia en la edición de 1988, afianzando el control de Pedro Delgado sobre el resto de rivales para la general, y convirtiendo una ventaja de apenas veinticinco segundos sobre Steve Bauer en un abismo cercano a los tres minutos sobre el nuevo segundo clasificado, Steven Rooks. A partir de ese momento, la distancia entre Delgado

y todos los demás no haría más que incrementarse día tras día de camino a París. Pese a que la situación este año era diferente, seguía necesitando una victoria tan dinámica como decisiva para tensar la cuerda frente a Fignon y LeMond, y reemprender la caza que llevaba efectuando desde Luxemburgo.

Desde luego, el trazado le beneficiaba. Comenzando en Gap, a 730 metros sobre el nivel del mar, los ciclistas ascenderían 1.066 metros en cerca de setenta minutos, tiempo en el que se enfren-tarían a dos subidas de primera categoría, el Col de Manse y la subida final a Orcières-Merlette. Sobre todo, serían los altísimos porcentajes de los últimos ocho kilómetros hasta la estación invernal los que más favorecerían a Delgado; y donde más esperanzas tenía él puestas de lograr un mayor recorte en la general.

Y sabía lo que tenía por delante. Cerrada la carretera montaña arriba, Delgado, escoltado por su compañero Melchor Mauri, había realizado la ascensión aquella mañana, estudiando las pendientes y deduciendo los puntos que más podía exprimir aquella tarde. Fignon también estudió el trazado aquella mañana, acompañado de su gregario en el Super U Dominic Garde, y dedicando torvas miradas a la moto que insistía en filmar su preparación. Fignon nunca había vencido a LeMond en una contrarreloj en el Tour, y con esa escasa ventaja de siete segundos sabía que, seguramente, perdería el maillot amarillo por la tarde. La prioridad pasaba por reducir al mínimo la desventaja ante LeMond, asegurándose así de que el nuevo déficit era recuperable en las etapas alpinas que quedaban por delante. Mientras la luz de la mañana bañaba las curvas que llevaban a Orcières-Merlette, Fignon tenía deberes que hacer.

En el control de firmas, montaña abajo en Gap, LeMond parecía más relajado. Incluso radiante. En sus labios se veía una sonrisa infantil mientras saludaba con timidez a las lentes de los medios. Despreocupación que podría ser fachada. Por dentro estaría centrado, atento, intenso. Un hombre con un plan. Un hombre que sabía lo cruciales que serían las siguientes dos horas para determinar si su asalto al maillot amarillo de París se sustentaba o no. Necesitaba hacerse con el maillot amarillo de nuevo en esta cronoescalada, y después, sin compañero que lo pudiera ayudar,

pegarse como una lapa a la rueda de Fignon durante las siguientes cuatro etapas de montaña. Era todo un desafío, sobre todo teniendo en cuenta que había que controlar también al perturbador espectro de Delgado. Un ojo en el maillot del Super U frente a él, y el otro en el maillot del Reynolds, a su espalda, cuando quiera que este fuera a tacar.

Cuando la salida de la cronoescalada, llevada a cabo en orden contrario a la clasificación, llegó a los veinte primeros corredores, fue Miguel Indurain, compañero de Delgado, el que marcaba el mejor registro. Mostrando esas poco esperadas dotes para la montaña que ya había desplegado en Cauterets durante la novena etapa, el navarro arremetió por las dos cotas de primera categoría, registrando un tiempo de 1:11:25, casi un minuto más rápido que cualquier corredor del Tour hasta ese momento.

Fue el comienzo del romance de Indurain con las contrarrelojes del Tour. En sus cinco triunfos entre 1991 y 1995, todas sus victorias de etapa fueron contra el reloj. Se convirtió en un metrónomo; la de Cauterets sería una de las dos victorias en el Tour que no consiguió contrarreloj. «El ciclista típico español», escribía Edward Pickering «es escalador, y aunque Indurain podía escalar montañas tan rápido, si no más, que cualquier escalador, su cuerpo era más parecido al de los rodadores». Pickering incluso señala el hecho de que todos los españoles que habían ganado el Tour antes que él –los Federico Martín Bahamontes, Luis Ocaña y Pedro Delgado– eran «impredecibles, y poco fiables, en comparación», y que Indurain ofrecía «la evidencia empírica de que en el ciclismo, al igual que en la vida, la imperfección es lo que hace que todo se vuelva interesante».

Pero, aquella tarde de Orcières-Merlette, el nombre «Indurain» no era sinónimo de perfección, todavía. Su liderazgo apenas duró seis minutos. Carretera abajo, Steven Rooks iba como un cohete. Después de los once kilómetros de la primera ascensión al Col de Manse, había coronado con ocho segundos de adelanto sobre el ciclista del Reynolds. Rooks disfrutaba con este formato, sin duda. En la cronoescalada de 1988 consiguió afianzar su posición en el podio, con su tercera plaza en Villard-de-Lans elevándolo hasta la segunda plaza de la general. Posición que mantuvo hasta París, más

de una semana después. En aquel equivalente de 1989, Rooks mejoró el tiempo de Indurain por 43 segundos.

Entre ambos se colocaría el maillot verde, Sean Kelly. Tras su fenomenal ascensión a Superbagnères apenas cinco días antes, el gran hombre demostró que aquel día de los Pirineos no había sido casualidad, ni cuestión de suerte. Consiguió la cuarta mejor marca en el Col du Manse, y en las durísimas rampas de los últimos tres kilómetros marcó el quinto crono. Kelly cruzó la meta veintitrés segundos mejor que Indurain, un tiempo que al finalizar la etapa le valdría la sexta plaza. Después se enfrentaría sonriente ante la prensa. «Anoche hice el recorrido con el coche. Pensé que sería demasiado duro para mí, pero esta mañana he hecho la mitad y decidí que trataría de ir lo más rápido que pudiera durante todo el trazado».

Gert-Jan Theunisse, uno de los compañeros especialistas en montaña de Kelly, también se mostró particularmente fuerte en los últimos tres kilómetros, dejando ver un estado de forma que hasta entonces no había demostrado. Moviendo sus brazos de alambre y con ojeras, el esfuerzo que desarrolló el holandés para alcanzar la estación invernal (fue el más rápido de aquel día contando solo el segundo puerto) le otorgó un buen puñado de puntos en la clasificación del Rey de la Montaña. Estaba poniendo tierra de por medio sobre su más cercano rival en dicha clasificación, Robert Millar. Igual que en años anteriores, la soberbia actuación del escocés en los Pirineos no se veía refrendada, sobre los Alpes, y perdería casi cuatro minutos sobre Rooks. Estaba claro que se le daba mejor batirse en duelo con otros ciclistas que mantener un ritmo constante. Ahora necesitaría hacer algo especial para arrebatarle el maillot a topos a Theunisse.

Montaña abajo, a otro reputado escalador se le atragantaban los esfuerzos del día. Andy Hampsten había marcado esta etapa como una de las que podría ganar, una etapa prácticamente diseñada a su medida. Pero sobre el asfalto parecía bastante incómodo, casi pasivo. Mientras que Rooks y Kelly se habían enfrentado a las ascensiones cogiéndolas por las solapas, Hampsten parecía dubitativo e inseguro, nueva demostración de que estaba muy lejos de ser un ciclista temerario que iba a por todas, con un estilo rayano

con el desastre. En esa tarde mostró una combinación de conservadurismo e incomodidad física. Le costaba encontrar el ritmo. Se levantaba del sillín, se sentaba, se levantaba del sillín, se volvía a sentar.

«Probé unas ruedas que no debería haber montado», recuerda Hampsten a modo de excusa. Había montado una rueda lenticular, algo que gente como Kelly, Rooks o LeMond habían preferido dejar en los coches de sus respectivos equipos. «Fue una estupidez. Era una cronoescalada preciosa, pero yo la cagué. Quería ganar, asumí un riesgo y no me salió la contrarreloj que esperaba».

«Pero tampoco puedo culpar a las ruedas. Lo cierto es que no me encontré lo suficientemente bien. Las ruedas, que cimbreaban un poco y acabaron cogiendo holgura, tampoco ayudaron, pero no fueron el factor predominante. No fui físicamente capaz de aprovechar el regalo que fue esa cronoescalada. Comencé a pensar en lo mal que se me daban las contrarrelojes. En lugar de pensar en que iba a machacarlos a todos, comencé a preocuparme por no hacer las cosas bien».

Todo lo que aquel día le faltaba a Hampsten a nivel mental, LeMond lo tenía en abundancia. Rodó rampa abajo como una gran bola de energía que no puede esperar más a verse en el trazado. Mientras tanto, Fignon se sentaba cerca de los peldaños traseros. Con la cabeza agachada y apoyada en las manos, exhalaba largos y lentos soplidos, deliberados. Casi se podía tocar sus nervios.

Si el lenguaje corporal de Fignon envalentonó a LeMond, la velocidad de su otro rival pudo hacer que se preocupase. Delgado estaba marcando los mejores tiempos en cada uno de los parciales. En el primero le sacaba catorce segundos al americano. Pese a que la etapa era demasiado corta como para asaltar las dos primeras posiciones, existía la posibilidad real de que Delgado pudiera eclipsar a Charly Mottet, entrando así entre los tres primeros. Viendo sufrir al francés, eso parecía. La distancia que separaba a ambos por la carretera era cada vez menor, siendo Delgado el que parecía más sutil, rápido y con mejor ritmo.

En el segundo punto de paso, Delgado le sacaba veinte segundos a LeMond, quien a su vez le sacaba veintidós a Fignon. Desde su

victoria en 1984, Fignon nunca había lidiado con los Pirineos y los Alpes sin haber tenido, al menos, un mal día en el que se dejaba gran cantidad de tiempo sobre sus rivales. Pese a que no fuera a perder el Tour hoy, el tiempo que cediera ante LeMond y Delgado en esta contrarreloj, fuera el que fuera, anunciaba las duras pruebas que aún había que superar; y la historia sugería que no podría con ellas. La mayoría pensaba que la implosión de Fignon era inevitable. Era cuestión de cuándo, no de si ocurriría. Por eso, la mayoría de analistas estaban cada vez más seguros de que el capítulo final en esta carrera sería una lucha entre EEUU y España.

Sin embargo, a pesar del ritmo fluido con el que Delgado pedaleaba, en meta saltaría la sorpresa. En lugar de marcar la mejor marca del día, acabaría en cuarta posición, tras haber perdido tiempo en el último tramo, el más duro. Pero no fue por culpa de la fatiga. «Aquel día comencé a tener problemas con un callo», explica hoy. «Me dolía más que las piernas. Perdí la concentración, y perdí tiempo. El dolor era terrible. Cuando crucé la meta estaba muy enfadado. Fui directo al autobús de los mecánicos y les pedí un cuchillo. Hice un gran agujero en la zapatilla, para que el callo no rozara. Estaba muy estresado. Si no hubiera hecho el tajo en la zapatilla, me hubiera resultado imposible pedalear. Perdí cincuenta segundos ante Rooks en aquella contrarreloj. Estaba furioso. Debería haber cortado la zapatilla varios días antes. Hubo cuatro días en los que el dolor me mataba. Pero es que no sé dónde tuve la cabeza durante todo este Tour. Era un problema que podía haber solventado el mismo día que apareció».

Delgado acabó marcando un tiempo seis segundos más lento que el de su compañero de equipo Indurain; pero la pareja sería superada por otro español. Marino Lejarreta, el líder del modesto equipo Paternina, había ascendido puestos por la general sin hacer ruido, y ahora conseguía la segunda posición en la etapa, desbancando a Andy Hampsten de la quinta posición general. Sería la mejor posición en una etapa en el Tour de 1989 para este ciclista vasco, cuya presencia entre los mejores de siempre era tenida poco en cuenta. Los grandes equipos y sus grandes líderes centraban todas las conversaciones y titulares, pero Lejarreta ascendió ambas montañas, y a los primeros puestos, con astucia y sigilo. Su estancia en esta posición era un premio para este ciclista tan sacrificado, un

ciclista que a lo largo de toda su carrera corrió veintisiete grandes vueltas, terminando todas excepto tres. Además de vencer en la Vuelta de 1982, después de que Ángel Arroyo fuera descalificado cuarenta y ocho horas después de que terminara la carrera por haber dado positivo, Lejarreta se convertiría también en el primer hombre que tomaba la salida en las tres grandes vueltas en una misma temporada en cuatro ocasiones. Un hombre que de verdad se merecía este raro foco de atención.

Mottet, quien llevaba desde los Pirineos aguantando una desventaja de un minuto contra Fignon y LeMond, comenzó a quedarse sin combustible. Perdió más de minuto y medio con Delgado, y aunque el español no lo había superado en la clasificación, la desventaja quedaba en apenas treinta y un segundos. Era simple cuestión de tiempo que el trío de ases copara las posiciones del podio.

Apenas había dudas sobre la posición de la clasificación que ocuparía Fignon tras Orcières-Merlette. Desde el primer punto de control, LeMond –quien de nuevo había montado los acoples al manillar, aunque más tarde admitiría que «los acoples no han sido de ninguna utilidad hoy»– ya era dueño del maillot amarillo, sacando trece segundos sobre Fignon. Usando su casco aerodinámico en forma de lágrima (mientras que Fignon apenas llevaba una cinta en la cabeza), LeMond se alejó del parisino y mantuvo a Delgado a tiro. Pese a que el americano también lo pasó mal en los últimos kilómetros –movía los hombros y no seguía una línea del todo recta– acabó con apenas una desventaja de nueve segundos respecto al segoviano, y consiguiendo la sexta posición.

Cuando Fignon entró en meta, casi cuatro minutos después, LeMond volvía a ser el líder, y esta vez con un margen ocho veces mayor de la ventaja de que había disfrutado anteriormente; pese a que seguían siendo apenas cuarenta segundos. Pero Fignon parecía derrotado, con la cremallera del maillot amarillo desabrochada hasta el estómago. Lista para poder quitársela con facilidad. Lista para la rendición.

Delgado sugirió que el francés no volvería a vestirla. «Todavía puedo ganar este Tour», manifestó con total confianza en la rueda de prensa del día posterior. «Al principio estaba entre Fignon y yo, pero ahora está entre LeMond y yo. Creo que quien salga de

amarillo tras el Alpe d'Huez será quien se lleve este Tour».

LeMond mostró su habitual mezcla de excitación y prudencia en las entrevistas posteriores a la etapa. «No siento que nadie esté corriendo mejor que yo en este Tour de Francia», le manifestó a Paul Sherwen para el Channel 4. «Ahora es cuando va a cobrar importancia el factor equipo. Sé que muchos ciclistas, sobre todo los del PDM, correrán contra mí. Será complicado mantenerlos a raya. Va a ser complicado para mí salir tras cada fuga que se produzca. Solo espero que haya otros ciclistas a los que les preocupe la general, y no solo dejar que salgan las fugas». Tras un día de contrarreloj agresiva, LeMond volvería a correr a la defensiva para intentar pasar los kilómetros restantes de los Alpes sin incidente ni infortunio. Ardua tarea. Por supuesto que el americano volvía a ponerse de amarillo, pero el liderato seguía estando en un puñado de segundos, y no minutos.

Como dijo el compañero de Sherwen, Phil Liggett, «el pén-dulo regresa».

Etapa 15

1. Steven Rooks (PDM/Holanda) 1:10:42

2. Marino Lejarreta (Paternina/España) +24”

3. Miguel Indurain (Reynolds/España) +43”

4. Pedro Delgado (Reynolds/España) +48”

5. Greg LeMond (ADR/EEUU) +57”

Clasificación General

1. Greg LeMond (ADR/EEUU) 67:50:54

2. Laurent Fignon (Super U/Francia) +40”

3. Charly Mottet (RMO/Francia) +2’17”

4. Pedro Delgado (Reynolds/España) +2’48”

5. Marino Lejarreta (Paternina/España) +5’11”

18 de julio

Etapa 16, Gap - Briançon, 175 kilómetros

Greg LeMond disfrutaba del trabajo bien hecho en la crono-escalada aprovechando el día de descanso para contemplar las vistas panorámicas de Orcières-Merlette acompañado de su esposa, Kathy, y sus dos hijos. Tanta devoción a la vida familiar resultaba extraña en el pelotón. La mayoría de los ciclistas se sumergían en la competición desde el mismo momento en el que abrían los ojos por las mañanas; tres semanas de cerrarse al mundo que tenían fuera del ciclismo. Como muchísimo, lo único que podían esperar sus esposas o novias era una corta y cansada llamada telefónica desde la cabina de la recepción del hotel. Pero LeMond era diferente. Siempre buscaba la presencia de Kathy; sentía que, si ella se

encontraba cerca, él siempre corría mejor. Y ella estaba feliz de hacerlo.

«Para mí no era cuestión de glamur», razona Kathy. «Era un trabajo. Nunca quise poner carga extra alguna sobre Greg. ¿Qué necesita? ¿Cómo puedo hacerle todo más sencillo? Hacía algo increíblemente duro y exigente. No quería cargarle con mis pro-blemas. Jamás hubiera querido ponerle más peso sobre los hombros. No le quedaba tiempo para eso».

Kathy acabaría siendo una suerte de pionera al infiltrarse en ese santuario que es el ciclismo en ruta masculino. Y nunca lo hizo de manera discreta, volando a baja altura para que no la detectase el radar, una presencia invisible, apenas vista, apenas sentida.

Nada de eso, Kathy se convirtió en una presencia fija en la línea de meta de casi todas las etapas en la carrera del 89, llegando a ser un obvio objeto de interés para las cámaras de los medios de todo el mundo. Sobre todo, de los americanos. «En años anteriores, a duras penas conseguía llegar a la zona de meta. Jamás conseguía un pase. Jamás tuve nada. Tenía que abrirme camino entre los gendarmes. Era toda una lucha».

«Pero en 1989, durante el vuelo después de ganar la contrarreloj de Rennes, Greg habló con Jean-Marie Leblanc. "¿Sabe una cosa? Si gano esta carrera y mi mujer no ha podido estar conmigo durante la misma, no subiré al podio. Jamás podría lograr una cosa así yo solo, y ustedes han de cuidar de ella"».

Aquello significó un cambio radical para las mujeres en el Tour. Al día siguiente me dieron un pase para mi coche, y una tarjeta que llevar al cuello como invitada. Para mí fue fantástico. Podía llegar a la meta. Podía acceder al hotel de Greg con mayor facilidad. Tenía un pase que me permitía circular por las carreteras cerradas, por lo que me libraba de las dos horas de atascos en los que solía acabar metida. La mayoría de las veces iba a la salida, y siempre iba a la meta. Después me sentaba a su lado durante el masaje. Greg es diferente. Hay muchos ciclistas que, en realidad, no quieren que sus familias estén cerca. Les añade estrés. Pero, por algún motivo, a Greg le gustaba tenerme junto a él».

Mientras los LeMond jugaban a las familias felices, Laurent Fignon se tiró todo el día de descanso surtiendo de declaraciones controvertidas a la prensa francesa. Pese a que admitía que tras la cronoescalada sus posibilidades de vencer el Tour eran menores, explicó que aun así seguía en posición de evitar la victoria de LeMond. Las relaciones entre ambos excompañeros de equipo, que a lo largo de toda la carrera habían sido muy frías, ahora estaban congeladas.

Y eso que LeMond no iba a consentir que las pullas de Fignon le traspasaran la piel. A menudo, Fignon recurría a trucos psicológicos para desestabilizar a determinados ciclistas; pero muchos encontraban sus métodos poco sofisticados, y fáciles de ningunear. Entre ellos estaba Andy Hampsten.

«Le encantaba la guerra psicológica. Recuerdo una ocasión, en la Dauphiné Libéré; yo estaba en una escapada durante una de las primeras etapas, acompañado de Fignon, Urs Zimmermann y uno o dos ciclistas más. Me dio una pájara. Me quedé seco. No tenía fuerzas y quedé bastante tocado. Días después, en la misma carrera, hubo una etapa de montaña propiamente dicha, en la que yo quería hacerlo bien. Fignon se acercó a mí ese día y se puso a hablar conmigo en inglés, lo que no debía de haber hecho en muchas ocasiones, si es que lo había hecho alguna vez.

«Eh, Andy, tienes pinta terrible».

«No, me encuentro muy bien. La pájara del otro día fue culpa del jetlag».

«No, no. Te digo yo. Tienes pinta terrible».

«Venga, Larry, déjalo. Es una etapa de montaña. Nos quedan cinco horas sobre la bicicleta, y tres ascensiones. Vamos a correr. Yo no soy tu mayor amenaza. Sé lo que intentas y lo único que estás consiguiendo es quedar como un idiota. Has sido mi coleguita todo este año, y como ahora viene una etapa de montaña...».

«Lo puse por completo en evidencia. Comenzó a atacar, pero yo miré a Zimmermann y ambos lo dejamos de rueda. Todo el mundo sabía que en los días de montaña trataba de comerte la moral. Pero

en lo que se refería a todo este rollo mental, era un completo amateur». A pesar de sus gafas y su selectividad, que le valieron el apodo de El Profesor (a los dieciocho años comenzó estudios universitarios en ingeniería estructural y de materiales, aunque no los completaría), Fignon no podía superar a Hampsten, hijo de profesores universitarios. Profesores de verdad.

Mirando objetivamente aquella jornada de Gap en el Tour de 1989, si Fignon estaba preocupado por su mala actuación frente a LeMond, no lo demostró. Bronceado y con una sonrisa tranquila, no pareció perturbarle la huelga llevada a cabo por los miembros de la prensa que, en protesta por ese talante poco amable con el que los trataba, se negaron a fotografiarlo en los siguientes cuatro días.

En su rostro no había atisbo de lo grave que era su situación. Delgado había dicho que esta etapa era la «semifinal», refiriéndose también a la etapa de Alpe d'Huez que vendría veinticuatro horas más tarde, y en la que la carrera debería decidirse de una vez por todas. Y les esperaba un día bastante duro, una jornada en la que harían poco más que remontar altitud, saliendo desde Gap y su relativa poca altura. Les esperaban dos ascensiones míticas, el Col de Vars y el Col d'Izoard.

El Izoard ha llenado páginas y páginas en los libros de la historia del Tour, habiendo pasado por él miles de ciclistas desde que debutara en la carrera en 1922. La vertiente sur que sube hasta la cima, a 2.400 metros, pasa por Casse Déserte, un paisaje más propio de otro planeta y que, geológicamente, está más cerca del estéril paisaje lunar del Mont Ventoux que de los verdes prados que cubren la mayoría de los Alpes. Es todo piedra, sin apenas signo alguno de vida. Bernard Thévenet dijo de ella que es «salvaje y deshabitada», y lo sabía muy bien. Fue en sus rampas, el día de la celebración por la toma de la Bastilla, cuando el francés derrotó en 1975 a Eddy Merckx, abriendo un hueco invulnerable en lo que quedó de Tour. Esta montaña no solo proporcionó a Thévenet la primera de sus dos victorias en el Tour, sino que también marcó el final del invencible Merckx.

De vuelta en 1989, desde el primer instante de la etapa comenzaron a pasar cosas. Desde la misma salida. Apenas cinco kilómetros después de abandonar Gap, un grupo de dieciséis ciclistas atacó,

deseosos, claramente, de volver a la acción tras el día de descanso. Ninguno de ellos tenía la más remota posibilidad de amenazar el liderato de la carrera –el más cercano al maillot amarillo era Bruno Coillet, del Z-Peugeot, que tenía una desventaja sobre LeMond de 18 minutos– y todos ellos, excepto dos ciclistas, acabarían reintegrándose poco a poco en el pelotón de los mejores que se había formado tras este grupo. Uno de ellos era Johan Lammerts, el compañero de habitación de LeMond en el ADR y el hombre en cuya ayuda más confiaba, y quien, contra todo pronóstico, fue capaz de ofrecerle a su líder de equipo una ayuda poco esperada cuando se cerró el hueco.

En este punto, la táctica del ADR no es que fuera la más novedosa. Con tal escasez de calidad en sus filas (ni en plenitud de fuerzas se lo podía considerar un equipo fuerte), les resultaba imposible controlar la carrera. Una situación que debió de ser de lo más frustrante para un director deportivo con el ingenio y la habilidad de José De Cauwer («en cuanto a la táctica se refiere, era una persona muy dotada», dice Lammerts), cuyos consejos para el portador del maillot amarillo, LeMond, no pasarían de instruirle en que se mantuviese a la expectativa y tratase de reprimir los ataques. Poco más podía hacer. Pero el ADR apeló a la astucia de sus corredores más veteranos, como explica Lammerts. «Los ciclistas experimentados saben lo que tienen que hacer. No necesitan información a cada minuto sobre cómo proceder. Nos adaptábamos a la situación». Y como Andy Hampsten, su antiguo compañero de equipo, se apresura a reconocer, LeMond poseía «una astucia táctica increíble. Podía oler lo que iba a suceder. Sabía a quién podía acercarse y preguntarles cómo iban. Era muy listo, mucho. ¿Que siempre fue un chupa ruedas? Ni de coña».

Gracias a esa inteligencia, LeMond sabía lo que tenía que hacer en esas monstruosas montañas: estar alerta a cada ataque, y reaccionar de acuerdo al mismo. Podrían llegar uno tras otro y desde diferentes flancos. Sería un día duro, tanto mental como físicamente. Pero, al principio, no tuvo que dedicarle excesiva atención a Fignon o Mottet. Ambos perdieron contacto con el grupo en la parte final de la ascensión al Col de Vars, puede que rindiéndose ante la cruda verdad de que sus respectivos envites por la victoria final habían llegado todo lo lejos que podían.

Sin tener que vigilar la rueda de Fignon, LeMond se pegó a la de Delgado. A cada kilómetro se erigía como la única amenaza para que el americano consiguiera la gloria en París. O eso parecía. En los dieciséis kilómetros de descenso por el Col de Vars Fignon se lanzó, como ya era marca de la casa, a un descenso suicida en el que realizó una recuperación extraordinaria, reintegrándose al grupo de LeMond en el valle antes de llegar al Izoard. También Mottet, quien hacía apenas una hora parecía estar fuera de combate, recobró su puesto en el grupo.

Delgado, viendo que se quedaba sin tiempo para lanzar alguna incursión contra el maillot amarillo, atacó sobre las rampas del Izoard; una maniobra típica en él, que hasta ahora le había dado resultado, y en la que normalmente esperaría abrir hueco respecto al pelotón.

Pero en esta ocasión LeMond saltó tras él de inmediato, acompañado de Theunisse, y junto a un rejuvenecido Mottet, formaron un grupo de cuatro hombres sobre la cima. Fignon había vuelto a quedarse atrás.

Tras anular la agresión de Delgado, LeMond tuvo que hacer lo mismo ante un ataque de Mottet en el descenso, demarraje que el corresponsal de Cycling Weekly, Keith Bingham, observando cómo tomaba las curvas el francés, describió como «similar a un slalom». Tras ellos, Fignon estaba aprovechando al máximo, una vez más, la fuerza de la gravedad, compensando con una clase magistral en los descensos temerarios el déficit que tenía montaña arriba. Alcanzar esas velocidades en dirección a Briançon no estaba exento de riesgos. En una de las curvas, Steve Rooks quedó apenas al ancho de un tubular de desaparecer montaña abajo por el barranco después de que sus ruedas perdieran agarre por culpa de la gravilla mezclada con el asfalto derretido.

Entonces, LeMond volvió a atacar montaña abajo, llevándose consigo a Mottet y a Martial Gayant, a quien ambos habían neutralizado de un ataque anterior. Delgado, mucho más cómodo subiendo la montaña que bajándola, se quedó atrás. Todo el mundo pensó que LeMond no solo había esquilmado las amenazas de sus dos mayores rivales, sino que incluso los había alejado. Pero entonces, en la larga y recta aproximación a Briançon, el español se

recuperó y terminó entrando en meta con el mismo tiempo que LeMond. Su batalla había acabado en empate, pero LeMond era, sin duda alguna, el que estaba más contento de los dos. Un día menos al que sobrevivir, y un día menos para la gloria.

Otro punto positivo para LeMond fue que Fignon no pudiera mantener el ritmo. Le sacó otros trece segundos al hombre del Super U, aumentando la ventaja hasta los cincuenta y tres. Se convertiría en la mayor distancia que hubo entre ambos durante las tres semanas de la carrera.

Todos estos ataques y contraataques desmerecieron la actuación de los dos ciclistas que habían terminado por delante del grupo de elegidos. Bruno Cornillet había estado escapado todo el día, desde aquel ataque tempranero, y había conseguido la segunda posición de la etapa, su mejor posición en una etapa del Tour en toda su carrera. Pero dos minutos y medio antes que él había entrado otro de los supervivientes de la escapada. Enfundado en el maillot rojo escarlata que realzaba su estatus como campeón nacional suizo, Pascal Richard había estado al frente de la carrera durante toda la etapa a excepción de los cinco primeros kilómetros, y sin duda se merecía aquella victoria. Después de haber aguantado apenas tres días en su debut en el Tour un año antes, el campeón del mundo de ciclocrós de 1988 comenzó a mostrar el potencial que traía al mundo de la ruta.

Pero ese impresionante éxito en solitario se vio eclipsado por lo que había ocurrido entre los hombres de la general. Mottet había tenido un día particularmente preñado de sucesos. Durante una parte de la etapa pareció a punto de desaparecer de entre los primeros puestos, para más tarde resucitar y lanzar una serie de ataques formidables en el Izoard. Pero si aún ambicionaba ser el líder en París, el número uno del mundo tuvo que admitir que representaba una apuesta muy arriesgada. «Después de la crono supe que lo iba a tener muy difícil para ganar el Tour, pero aun así lo intenté en el Izoard», explica. Si no podía conseguir el liderato, por lo menos intentaría defender con uñas y dientes su posición en el podio contra Delgado.

Aquella fue una de las jornadas más proactivas de LeMond en la montaña, y su (ya prolongado) renacimiento tras aquella

experiencia cercana a la muerte que supuso el accidente de caza, seguía sorprendiendo a los expertos «ya-lo-hemos-visto-todo» de la sala de prensa. «En una palabra, era increíble», dice François Thomazeau, el corresponsal de Reuters. «Incluso puede que fuera más increíble que la recuperación de Lance Armstrong tras el cáncer, porque el equipo de Greg era una basura, y porque daba la sensación de ser una persona mucho más frágil de lo que parecía Armstrong. Estaba extremadamente delgado, y siempre parecía muy inquieto, siempre quejándose de pequeños dolores y fastidios. Era como un purasangre».

Inquieto es la palabra que mejor lo define. Y tenía buenos motivos para estarlo. «Me preocupa todo el mundo», le contó a Channel 4. «Me preocupa todo el mundo, y voy a vigilarlos a todos. Pero sobre todo voy a estar pendiente de Delgado, a partir de ahora».

Cada vez estaba más asumido que, después de esta etapa, Fignon tendría poca relevancia en la lucha por el maillot amarillo. Pero, cuando se fue a dormir aquella noche en Briançon, las ideas que maquinaba en su cabeza el francés eran radicalmente opuestas.

Etapa 16

1. Pascal Richard (Helvetia-La Suisse/Suiza) 4:46:45

2. Bruno Cornillet (Z-Peugeot/Francia) +2'34"

3. Charly Mottet (RMO/Francia) +4'50"

4. Greg LeMond (ADR/EEUU) +4'51"

5. Martial Gayant (Toshiba/Francia) mismo Tiempo

Clasificación General

1. Greg LeMond (ADR/EEUU) 72:42:30

2. Laurent Fignon (Super U/Francia) +53”

3. Charly Mottet (RMO/Francia) +2’16”

4. Pedro Delgado (Reynolds/España) +2’48”

5. Steven Rooks (PDM/Holanda) +6’05”

CAPÍTULO 13

PONIENDO A MIL LAS CALDERAS DEL INFIERNO

«Se nos salían los pulmones del pecho y no hacíamos más que mirarnos, casi parados, sin aliento, como un par de cachorros enloquecidos».

Laurent Fignon

19 de julio

Etapa 17, Briançon - Alpe d'Huez, 162 kilómetros

No hacía falta hablar una palabra de francés para comprender la portada de L'Equipe de esa mañana. Mientras los ciclistas desayunaban en los comedores de sus hoteles de Briançon a la espera de comenzar un día de lo más agotador en el que les esperaban tres altas ascensiones, el encargado de escribir el titular del diario avivó la presión enfatizando el importantísimo papel que tendrían los juegos psicológicos en la carrera a partir de ahora; casi tanto como la resistencia física. El titular iba directo a la médula: « POKER DANS ALPE ».

Desde luego que esta etapa decimoséptima, en la que había que ascender hasta los cielos sin nube encarando las monstruosas ascensiones del Col du Galibier, el Col de la Croix de Fer y el icónico Alpe d'Huez, parecía el día para que los máximos protagonistas mostraran sus respectivas cartas. ¿Tenía LeMond todos los ases en la mano después de haber incrementado el liderato? ¿Se guardaba Delgado algún as bajo su manga? Y, viendo que el declive de sus fuerzas e influencia parecía cada vez mayor, ¿acaso Fignon había ido de farol durante toda la carrera?

En la sala de prensa los comentarios iban en la línea de esto último. Desde luego, el comentarista del Channel 4 Phil Liggett era de los que parecían adherirse a esta corriente de pensamiento. En su monólogo previo a la retransmisión –grabado por la mañana y emitido como parte del programa que repasaba los mejores momentos de la etapa por la tarde– apuntaba a que Fignon estaba, sin lugar a dudas, perdiendo su estatus de favorito. En pie en una de las curvas de herradura que definirían los últimos kilómetros del día, casi en la cima de Alpe d'Huez, Liggett realizó su presentación ante la cámara, anunciando que «hoy esperamos una batalla maravillosa entre Pedro Delgado y Greg LeMond». Estaba vendiendo la piel del oso demasiado pronto. «Aquí es donde creemos que se decidirá el Tour de Francia. ¿Quién será esta noche el maillot amarillo, LeMond o Delgado?».

Mientras que los ciclistas llenaban sus depósitos sobre las mesas de los comedores y comentaban las conjeturas que leían en la prensa, las rampas que llevaban a la meta de aquella etapa ya eran todo un hervidero. Tal es la magia del Alpe d'Huez. A las siete de la mañana, varios cientos de miles de espectadores se agolpaban sobre la montaña, muchos de los cuales ya llevaban allí varios días, igual que esos grandes buscadores de gangas que duermen al raso para sacar provecho de las rebajas de enero. El territorio ya estaba marcado, y los puntos estratégicos ocupados. Ya fuera encaramados sobre un peñasco o recostados sobre el techo de una autocaravana, a esos miles de aficionados les esperaban varias horas de espera bajo el inmisericorde sol alpino, antes de que el espectáculo se desarrollara frente a sus ojos. Los que no hacían guardia en su lugar privilegiado escribían en el asfalto los nombres de sus ciclistas favoritos, cubo de pintura y brocha en mano. Las altas

temperaturas, rápidamente en aumento, hacían que lo pintado se secara casi al instante. En estas rampas, incluso el gregario más anónimo era homenajeado en forma de gruesos brochazos blancos, viendo su nombre inmortalizado para siempre; o al menos hasta la próxima vez que el trazado fuera reasfaltado.

El Alpe d'Huez es especial, tanto para los ciclistas como para los aficionados, y a menudo es la subida más dura de las tres semanas de la carrera. Vista desde arriba, la carretera que lleva a la cima está enclavada en una vertiente en la que, en realidad, no debería haber ninguna carretera. Si esta fuera la parte italiana de los Alpes, sería inevitable la comparación con un largo y flácido linguini que ha caído sobre el paisaje formando una sucesión caprichosa y arbitraria de revueltas y zigzags. Las pendientes son lo suficientemente duras como para que sean necesarias veintiuna curvas de herradura para conseguir remontar hasta la cima.

El Alpe d'Huez no basa su leyenda en ser una de las montañas más inhóspitas de la carrera. Bañada por el agradable sol del amanecer, no muestra la desolación del paisaje lunar del Mont Ventoux, ni las lluvias severas tan comunes en las montañas pirenaicas como pueda ser el Aubisque. Y, siendo una llegada en alto, esas veintiuna curvas de herradura solo se hacen cuesta arriba, con lo que se evita un descenso de lo más peligroso; a diferencia de los meses invernales, en los que un gran número de coches de alquiler bajan cuidadosamente de la estación invernal por esas pendientes cubiertas de hielo, mientras los conductores jamás levantan el pie de los frenos, tan desesperados por no perder la fianza que han dejado en depósito, como ante la perspectiva de que un accidente espectacular siegue sus vidas.

Tampoco es que la altura o longitud del Alpe d'Huez lleven a los ciclistas al extremo. En esta jornada en particular, el Alpe d'Huez era la tercera ascensión más alta de la etapa, siendo sus 1.860 metros de altitud superados tanto por el Galibier como por la Croix de Fer. Y si se compara con estas dos cimas, cuyas ascensiones son mucho más largas, no deja de ser una subida relativamente corta con sus menos de catorce kilómetros. No, si el Alpe d'Huez es tan temido como amado es, simple y llanamente, porque tras un día de duras ascensiones, el puerto más abrupto es el último que hay que

superar.

La primera ocasión en que la carrera ascendió por sus pen-dientes inmisericordes fue en la edición de 1952, cuando el pelo-tón se encontró con una estación invernal casi primitiva en su cima. Llegaron dando tumbos y con las bicicletas traqueteando tras ascender por una carretera llena de agujeros que necesitaba los primeros auxilios urgentes de un asfalto bien compactado. Aquel año, Fausto Coppi, cuarto en la clasificación general, obtuvo tanto la victoria en la etapa como el maillot amarillo, el cual retendría hasta París. El Alpe d'Huez resultó crucial para determinar el desen-lace final de esa edición, algo que se ha repetido una y otra vez en las décadas siguientes.

A pesar de que ninguno de los tres había ganado en esta cima, tanto LeMond como Fignon y Delgado conocían el Alpe d'Huez. Y sus curvas y quiebros, sus herraduras y pendientes no los intimidaban. Y también conocían perfectamente su historia, además de ser conscientes de la importancia que podrían tener sus rampas en la victoria final de la carrera. Fignon ya había experimentado esto de primera mano, en dos ocasiones. Seis años atrás, en 1983, gracias a su quinta posición en la etapa, le arrebataría el maillot amarillo a su compatriota Pascal Simon; lo conservó en su torso los seis días que quedaron de carrera hasta París. La historia se repitió doce meses después, cuando, segundo tras Lucho Herrera (el primer colombiano y el primer amateur que conseguía una victoria de etapa en el Tour), el parisino cambió su maillot tricolor de campeón nacional de Francia por el maillot amarillo. Una vez más, nadie pudo rozar las costuras de esta prenda antes del final del camino, en los Campos Elíseos. Ese año, 1984, LeMond, compañero de equipo de Fignon en el Renault-Elf, correría su primer Tour vestido con el maillot arcoíris de campeón del mundo que había conseguido el septiembre anterior en los mundiales de Suiza, y dejaría muestras de su temple en el zigzagueante trazado del Alpe d'Huez. Pese a que acababa de terminar un ciclo de antibióticos por culpa de una bronquitis, LeMond conseguiría una impresionante sexta posición, un arreón final que acabaría reclamando la cabellera a Hinault en el último kilómetro. Cuando la carrera visitó de nuevo esta cima dos años más tarde, LeMond e Hinault eran compañeros en el equipo La Vie Claire, propiedad de Bernard Tapie, pero estaban envueltos en

un duelo fratricida que los había llevado por los Pirineos y los Alpes. Y todo ello a pesar de que el veterano Hinault había prometido ayudar a su joven compañero a perseguir el maillot amarillo y su primera victoria en el Tour como recompensa por la ayuda leal que le había brindado LeMond un año atrás, para que el bretón consiguiera su quinto título.

La tensión entre ambos parecía haberse relajado cuando se dieron la mano a unos metros de la meta de Alpe d'Huez, con Hinault ganando la etapa después de que LeMond rompiera su abrazo para darle un gentil empujón que lo hizo pasar por delante en la meta. Pero el sentimiento de hermandad fue efímero. En una entrevista posterior a la etapa, y para asombro de LeMond, Hinault no prometió cesar en sus ataques al americano durante lo que quedaba de carrera.

El Alpe d'Huez también fue un punto de inflexión durante el Tour de 1988, asegurando que esta cima tuviera un hueco especial en el corazón de Delgado. Con su tercera posición, a diecisiete segundos por detrás del vencedor de la etapa, Steven Rooks, le arrebataría el maillot amarillo a Steve Bauer, y lo afianzaría durante los diez días siguientes hasta llegar a París.

A pesar de lo que el monólogo de Phil Liggett sugería, no se podía ningunear el pasado de Fignon en el Alpe d'Huez. Se prometía un apasionante día de competición, en el que la identidad del vencedor de la etapa era de menor importancia que la del hombre que lideraría la carrera durante los siguientes días. Los tres tomaban posiciones sobre la mesa. Las cartas habían sido repartidas y la partida estaba a punto de comenzar.

Entre los siglos XI y XIV, el área que rodea al Alpe d'Huez fue un núcleo minero en el que se extraía plata, lo que atrajo a diferentes nacionalidades a aquella región. Medio milenio más adelante, cada julio en el que aquella montaña se ve incluida en los trazados del Tour, atrae de nuevo a gran cantidad de nacionalidades diferentes. En 1989, sin negar que sus pendientes estaban ocupadas por gran número de aficionados franceses, alemanes, italianos y suizos, la nación más representada –como en otras muchas ocasiones

pasadas– era Holanda.

Ya sea fútbol o ciclismo, las hordas de holandeses no se amilanan a la hora de demostrar el entusiasmo que les produce su deporte preferido. Las exuberantes fiestas que montan los holandeses en las rampas del Alpe d'Huez han sido comparadas a las del Festival de Glastonbury: ambos encuentros atraen grandes masas de gente a las que los aficionados más puristas suelen mirar con desdén. Una analogía que lo explicaría de manera más eficaz a los espectadores norteamericanos podría ser el tailgating, esas fiestas con barbacoa y cerveza que se celebran antes de los partidos en los aledaños de los estadios deportivos, cuya importancia es igual, si no mayor incluso, que la acción que se desarrollará más tarde sobre el terreno de juego.

El venerable periodista experto en ciclismo William Fotherin-gham ha descrito de manera brillante esta escena visceral que tiene lugar en el Alpe d'Huez, una montaña habitada durante un día en casi todos los veranos, por una raza diferente; esa «gente de la montaña» que parecen haber dejado de lado las reglas cotidianas de la vida normal mientras dura ese día. «Hay tanto ruido que apenas se escucha acercarse a los coches y furgonetas», escribió Fotheringham. «Caminan delante de ellos, los vacilan, siguen pintando cosas en el asfalto hasta que prácticamente son aplastados, y descienden la montaña sobre sus bicicletas hasta casi aterrizar en los capós de los coches». A la vez, Fotheringham celebra la naturaleza abierta de este evento. «No hay deporte en el mundo en el que los aficionados puedan estar tan cerca de sus héroes, mirarlos a los ojos, ofrecerles agua, darles un empujón de ayuda cuando los jueces no miran...».

Como persona cuyo medio de vida depende de encontrarse en el epicentro de la acción, el fotógrafo Graham Watson admite que a menudo se sintió vulnerable en las cuestas del Alpe d'Huez, en este «bosque humano vertical», como Andy Hampsten lo describiría. «Tanto por entonces como hoy en día», dice Watson «la escena es desagradable, y a menudo roza con el pánico; un pánico que no va demasiado acorde con un deporte tan elegante como es el ciclismo. Esa multitud es la que hace que el Alpe d›Huez no resulte un buen lugar en el que trabajar sobre una motocicleta. El piloto ha de estar

extremadamente atento, y el fotógrafo ha de pensar en su integridad física cuando piensa en tomar una foto en una curva o captar una obra maestra escénica a través de esas masas».

Hampsten admitiría que «desde luego había un elemento de peligrosidad» en esa montaña cuando estaba tan masificada. «Llevan tanto alcohol en el cuerpo que puedes oler cómo se evapora por los poros de su piel», le contó al redactor Peter Cossins. «Están fuera de sus cabales, tan borrachos que casi parece una partida a las adivinanzas».

El hecho de que el color predominante en esta ascensión sea el naranja se debe a que, a lo largo de los años, el Alpe d'Huez ha sido un fértil coto de caza para los ciclistas holandeses. Esta ascensión había sido parte del itinerario de la carrera una docena de veces antes de 1989. En siete de esas ocasiones había sido un holandés –esos hombres de las legendarias y llanas tierras bajas– los que habían cruzado la meta en primera posición. En la segunda ocasión en que el Tour terminó en sus rampas, veinticuatro largos años después de que la caravana del Tour se arrastrara hasta su cima por vez primera, sería ese hijo de Rijpwetering, Joop Zoetemelk, quien doblegaría a otro ciclista del Benelux, el belga Lucien Van Impe, en la lucha por la victoria. Un año después, el compatriota de Zoetemelk, Hennie Kuiper, alcanzaría la victoria en la cima de la montaña.

Este floreciente romance entre el Alpe d'Huez y los ciclistas holandeses se convertiría en una tórrida historia de amor doce meses después, en 1978, cuando Kuiper repetía su jugada, terminando ocho segundos por delante del vencedor final, Bernard Hinault. Tres años, tres victorias. Qué importa el futuro. El presente era naranja. Y la atracción era mutua. A la montaña parecía gustarle ese valor que los holandeses mostraban ante su pendiente, mientras que los ciclistas holandeses –espoleados por la ingente cantidad de espectadores venidos de Holanda que se apilaban en sus estrechas orillas– se aprovechaban del subidón de moral que les ofrecían las decenas de miles de compatriotas.

Entre la victoria de Zoetemelk de 1976 y la de Steven Rooks de 1988, solo Hinault en 1986, favorecido por ese empujoncito fraternal que LeMond le había dado justo antes de cruzar la meta,

había conseguido un triunfo local aquí. Puede que fuera una montaña francesa, pero –al menos por un día casi cada año– se había convertido en una contradicción incongruente: una montaña holandesa.

En esa tarde de miércoles de 1989, Gert-Jan Theunisse observó la tradición: otro hombre de las tierras llanas conquistaba la que, con toda probabilidad, era la cima más dura de toda la carrera. Tras su segunda posición detrás de Rooks en el Alpe d'Huez un año atrás, su intención era la de superarse. Y se puso manos a la obra desde bien temprano, siendo el primero en alcanzar la cima del Galibier, la primera de las duras ascensiones de aquella jornada, el punto más alto de la carrera aquel año con sus 2.640 metros de altitud. Su esfuerzo se vio recompensado por la mayor cantidad de puntos para el maillot de la montaña disponible, estirando su ventaja sobre Robert Millar todavía más.

Cuando llegó a las primeras estribaciones de la Croix de Fer, el segundo puerto HC del día, Theunisse tenía compañía. Lo habían alcanzado el italiano Franco Vona, del equipo Chateau d'Ax, y Laurent Biondi, el francés que trataba de restablecer el maltrecho orgullo de las desmoralizadas filas del Fagor.

No estuvieron con él durante mucho tiempo. Theunisse se deshizo con calma tanto de Biondi como de Vona mientras la carretera subía rumbo a la cima, la cual atravesó en solitario. Nada podía distraerlo. Sus ojos oscuros miraban fijos al frente, fijos en una más que posible victoria de etapa ahora que la ventaja que tenía frente al grupo de perseguidores, entre los que estaban Millar, LeMond, Delgado y Marino Lejarreta era de un minuto y medio. Al final de este grupo estaban Rooks y Raúl Alcalá, los compañeros de Theunisse, vigilando de cerca a todos aquellos que pretendían echar el lazo al hombre que abría la carrera.

Después de un cortante y valiente descenso, Theunisse se enfrentó a los doce kilómetros llanos que atravesaban el valle. Cuando llegó a Bourg d'Oissans, la pequeña ciudad que anuncia que el comienzo de la ascensión al Alpe d'Huez es inminente, su ventaja sobre el grupo del maillot amarillo excedía los cuatro minutos. Al haber comenzado la etapa a 7:14 de LeMond, el maillot amarillo no corría ningún peligro, aunque sí lo corría la cuarta posición en la general

de Delgado. El holandés, con esa melena de vikingo que le llegaba a los hombros cada vez más húmeda por el sudor, volaba. Era el sueño de todo fotógrafo. Graham Watson recuerda que «tenía una planta fenomenal con el maillot de puntos rojos, el pelo largo y esos ojos que infundían miedo, pero resultaba muy complicado ponerse frente a él y también bajar al grupo principal que iba minutos por detrás».

Enfrentándose con poderosas pedaladas a las primeras de esas veintiuna curvas de herradura, Theunisse pudo leer con total claridad los nombres que estaba pintados sobre el asfalto, mientras seguía su camino rumbo a la cima. Cada vez que miraba abajo podía ver su nombre escrito frente a él, con pintura blanca y en mayúsculas. O, como poco, debido a la cada vez mayor multitud que se agolpaba en la subida al Alpe y convertía la calzada en un largo y angosto canal, por lo menos veía las letras «UNI» que aparecían a mitad de su apellido. Le bastaba para saber a quién se referían.

No está muy claro si Theunisse agradecía el trabajo que esos grandes maestros de la brocha habían llevado a cabo por la mañana. Su cara mostraba la más completa inexpresividad mientras sus manos se aferraban al manillar y la parte baja de su espalda no se elevaba del sillín. Si esa etapa de montaña hubiera sido de verdad una partida de cartas, el holandés no solo se llevaría todas las fichas, sino que además lo haría desplegando la mejor cara de póquer que se pudiera ver. Nada indicaba si padecía o gozaba, no mostraba sonrisa de satisfacción ni abría la boca con muestras de sufrimiento. Incluso en el momento en el que cruzó la meta, tras más de cinco horas sobre el sillín y con la práctica certeza de que el maillot a puntos rojos sería suyo y de nadie más, no mostró ninguna emoción. La misma expresión que mostraría en el podio unos minutos después. Puede que sus brazos sostuvieran ramos de flores junto con un cheque como ganador de diez mil francos, pero su cara estaba vacía, impasible, ilegible. Y esa no era la cara que mostraba solo ante los extraños, sino también ante sus compañeros de equipo. «Theunisse era un muchacho muy serio», confirma Raúl Alcalá. «Un tipo de lo más extraño. Casi todos los de ese equipo éramos buenos compañeros, así que tampoco ocurría nada porque uno fuera un poco más raro. Nunca comía con el resto, comía a solas en su

habitación. Siempre estaba solo, todo el rato. Nunca se abría. No lo comprendía».

Sean Kelly lo define de manera más sucinta. «Era peculiar». Esa expresión inescrutable no era una máscara para esconder los nervios por tener que pasar el control antidopaje, obligatorio para el ganador posetapa y otros cinco ciclistas más. Y eso que no sería descabellado achacarla a su positivo por testosterona –y la sanción consecuente de diez minutos– de doce meses atrás. Cuando en 1991 todo el equipo PDM abandonó el Tour alegando «intoxicación alimentaria», los comentarios (que no quedaron en meros susurros) sugerían que, dado que solo se habían visto afectados los ciclistas, lo que se veía en realidad eran los efectos secundarios de una dudosa transfusión sanguínea. Algunos han sugerido que, en lugar del prosaico nombre de Philips Dupont Magnetics, las siglas PDM querían decir en realidad «Pastillas, Drogas y Medicamentos».

Pese a que tanto él como todos los ciclistas que pasaron control durante el Tour de 1989 dieron resultado negativo, la carrera del enigmático Theunisse no describe un arco completamente afortunado. De hecho, se vio salpicada por varios positivos. Y además de mantener ocupados a los que efectuaban los controles, también padeció de problemas cardíacos, seguramente relacionados con el dopaje y que dieron como resultado que, a la edad de cincuenta años, tuviera que serle implantado un marcapasos. Antes de aquello, un accidente en el que colisionó contra un coche mientras entre-naba le dejó un serio problema medular por el que no pudo caminar durante seis meses.

Aquella victoria sobre la cima del Alpe d'Huez en esa tarde de julio marcó, sin duda, el cenit de su carrera como ciclista. No solo fue su primera victoria de etapa en el Tour, sino que le aseguraba la inmortalidad en los anales de la carrera como vencedor de la clasificación de la montaña. Sería el mayor logro para Gert-Jan Theunisse. Y aun así su lenguaje corporal era inescrutable. «En la última ascensión no era capaz de ver nada» dijo este hombre tan parco en palabras. «Era como si pedaleara por un túnel oscuro».

En cualquier otro día, en cualquier otro año, el esfuerzo supremo de Theunisse sería reverenciado como uno de los mejores momentos de la historia reciente del Tour, un esfuerzo en solitario sobre

cincuenta kilómetros que representa una de las mejores actuaciones en esta cima en particular. Pero en este día de calor asfixiante sobre los Alpes franceses, los esfuerzos del holandés quedarían eclipsados por lo que ocurría unos minutos por detrás.

Antes de alcanzar Bourg-d'Oisans, los tres máximos conten-dientes para la clasificación general habían estado jugando de manera desconfiada, marcándose con calma sobre el Galibier y la Croix de Fer. Pero entonces, cuando todas las miradas estaban fijas en Delgado para captar su ataque en la subida final y reducir esa, todavía amplia desventaja, Fignon fue el primero en parpadear, ejecutando un plan que habían pergeñado aquella mañana entre Cyrille Guimard y él. «Ambos sabíamos que no nos quedaban muchas oportunidades de darle la vuelta a la carrera», escribiría después. «Así que ideé un plan: esperar hasta el arranque de la ascensión al Alpe d'Huez y allí atacar de la manera más rabiosa en la primerísima herradura. Un ataque de verdad, como si la meta estuviera apenas a cien metros... En el momento en el que llegase al Alpe d'Huez, encendería las calderas del infierno».

En la primera herradura, «Virage 21» (las curvas se cuentan en orden inverso hasta llegar a la cima), Fignon salió disparado, pero LeMond salió tras él de inmediato. Fignon repitió el movimiento una vez más; LeMond, a quien el francés había bautizado de manera pasivo-agresiva como «su mayor seguidor», volvió a ponerse a su rueda. Eran como un par de pesos gallo intentado mantenerse fuera del alcance mutuo, igualando los golpes contrarios pero cada vez más cansados tras cada round, tras cada ataque. O podrían ser comparados con un par de regatistas, batiéndose en duelo sobre unos botes por la bahía, pinzando y serpenteando, maestros del ángulo muerto.

Sea la analogía que se prefiera, la refriega estaba cobrándose su peaje físico. «Me ardían las piernas», recuerda Fignon, «y salté de nuevo, a toda máquina, sin saber de dónde salían todas esas fuerzas. Pero unos minutos después, él volvía a estar a mi lado. Era un empate. Y ambos éramos incapaces de respirar, ni de hacer fuerza alguna sobre las ruedas».

Con el fatigado LeMond pegado con porfía a la rueda del igualmente seco de fuerzas Fignon, y mientras Delgado se mostraba extrañamente reticente a desencadenar el ataque que tanto se esperaba de él, y con el que se suponía que apuntaría a la general, parecía que las diferencias de tiempo que separaban a los tres al comienzo de la etapa se mantendrían una vez que terminara. Pero ese análisis no tiene en cuenta la intervención de un hombre que estaba un poco retrasado respecto a ellos, un hombre que no pedaleaba sobre una bicicleta. Cyrille Guimard.

Como director deportivo de LeMond en el equipo Renault, Guimard conocía al dedillo el estilo con el que pedaleaba el americano, siendo capaz de identificar en seguida el momento en el que el tanque de gasolina de su antiguo aprendiz estaba quedándose sin combustible; si se quería saber cómo estaba de fuerzas LeMond, bastaba con prestar atención a la forma en la que movía los hombros. Y así, cinco años después de que Guimard le ofreciera al americano la oportunidad de participar en su primer Tour, y a seis kilómetros de la cima del Alpe d'Huez, el director del Super U reconoció esos síntomas. Si Fignon, su hombre, quería volver a hacerse con el maillot amarillo, los próximos minutos serían el momento en el que tenía que hacerlo realidad. Y el jefe tenía que decírselo a su pupilo. En la abarrotada carretera que ascendía a la estación invernal los ciclistas, motocicletas y coches de equipo se apretujaban y trataban de colarse por el pasillo de espectadores, mientras Guimard intentaba conducir su Fiat Croma hasta la altura de Fignon. Pero en su camino se interponía el Fiat Croma de su homólogo del ADR, José De Cauwer. «Ambos conocían mis gestos sobre la bicicleta», explicaría LeMond más tarde. «Ambos podían ver el balanceo de mis hombros, lo que para Guimard era señal inequívoca de que me estaba hundiendo. Estaba desesperado por llegar a la altura de Fignon, pero José no le dejaba pasar. Estaban dándose golpes, y había trozos de carrocería cayendo al asfalto». La batalla por el amarillo se vio temporalmente eclipsada por la batalla de los respectivos coches de equipo por ocupar el espacio sobre el asfalto.

«El comisario me decía por radio que tenía que hacerme a un lado», le contó De Cauwer a Cycling Weekly. La carretera estaba repleta de gente, y sabía que apenas había forma de pasar, así que me resistí

durante dos o tres kilómetros, haciéndome el tonto, apartándome apenas unos centímetros como para demostrar que no había espacio».

Len Pettyjohn estaba junto a De Cauwer en el coche de LeMond.

«No había forma humana de llegar ahí. No puedes moverte por el Alpe d›Huez. Incluso en la parte más baja hay demasiada gente. Durante todo el camino te hacen papilla los retrovisores. Yo estaba sentado en el asiento del copiloto, junto a José, y teníamos que sacar a la gente del camino. No te queda más remedio que ponerte justo tras la rueda de tu ciclista si quieres evitar que la gente se meta entre medias, justo encima de tu capó».

Guimard consiguió por fin escurrirse por un lado y dejar atrás a De Cauwer para ponerse junto a Fignon, gritando instruc-ciones a su hombre. «¡Ataca! ¡Está fundido!». Fignon le respondió que, al igual que LeMond, él también estaba agotado. Durante el siguiente kilómetro, el grupo de cuatro hombres que componía el grupo del maillot amarillo, en el que todavía estaba Delgado junto con su compañero de equipo Abelardo Rondón, ralentizó el ritmo, permitiendo a Fignon recargar las baterías. Entonces, nada más pasar bajo la pancarta amarillo chillón de cuatro kilómetros a meta que se sacudía por el viento sobre sus cabezas, Fignon atacó. El fogonazo de una pistola, una llamarada de las calderas del infierno.

En cuestión de segundos había atrapado a Robert Millar, quien de manera tan valiente como vana había saltado para intentar relajar la fuerza con la que Theunisse se aferraba al maillot de puntos rojos, y salió volando montaña arriba. La demorada respuesta vino de las piernas de Delgado, no de LeMond. Guimard lo había clavado: al californiano no le quedaban fuerzas; tenía los muslos debilitados y los pulmones vacíos. Incapaz de limitar los daños, la desesperación ensombrecía su lenguaje corporal. Estaba sin fuerzas, resignado y solo, después de que también Rondón lo dejara atrás.

En la línea de meta, Kathy LeMond veía en un pequeño monitor cómo resolvía su marido los últimos kilómetros de la etapa. «Recuerdo ponerme de los nervios cuando pude ver que Greg no estaba bien. Había comenzado a mover los hombros a un lado y a otro, apenas un poco. Y cuando ves que comienza a moverse así es

lo mismo que decir “cielo santo, no va bien”. Me entró una angustia tremenda verlo así. Deseas con todas tus fuerzas que sea capaz de aguantar, y aguantar, y aguantar...».

Delgado, en persecución de Fignon, capturó a su presa a kilómetro y medio de meta. Con Theunisse sano y salvo, la pareja entró en la recta de meta, mucho más ancha y llana, mientras el español saltaba desde la rueda de Fignon para conseguir la segunda posición, obteniendo la tercera posición de la general y desbancando de ella a Charly Mottet. A Fignon no le importó. Estaba más pendiente de la guerra que de la batalla. Tenía la vista puesta en el premio gordo, un premio que Delgado ya casi había admitido que no lograría retener.

«Para mí, ese era el día», dice Delgado. «A lo mejor no ganaba la etapa, pero podía recuperar dos o tres minutos. Quería atacar en el Galibier o en la Croix de Fer, antes del Alpe d'Huez, pero no sé...».

«Creo que comenzó a pesarme la carrera. Como decimos en español, todo lo que me había sucedido comenzó a pasarme factura. Necesitaba más fuerza en ese momento. Se acercaba ya el final de esta larga carrera y comenzaba a sentirme cansado. Lle-gamos más o menos juntos. Y después de aquello dije, “este no es mi Tour”».

Pese a que vencería en el Alpe d'Huez tres años más tarde, llegado a este momento el Tour estaba más que acabado para Andy Hampsten; y por culpa de un episodio de intoxicación alimentaria no pudo pensar en ganar esa etapa, ni de forma remota. Y para empeorarlo todo un poco más, una eminencia como Eddy Merckx estaba siguiendo la etapa en el coche de equipo que iba justo tras él. «¡Qué vergüenza que hubiera escogido justo nuestro coche de equipo!», le diría Hampsten a Rouleur. «Él quería verme ganar esta etapa, y lo único que pudo ver fue que apenas era capaz de mantener la línea recta mientras agonizaba».

Su compañero de equipo Sean Yates tampoco estuvo mucho mejor. La culpa la había tenido una lasaña congelada. «Desde el mismo momento de la salida me sentí hecho una mierda», le contó a William Fotheringham, «bajando el Galibier me vine abajo mentalmente, luego me recuperé un poco en la Croix de Fer. No hacía más que beber agua y vomitar, beber agua y vomitar. Tenía

todas las cartas para verme fuera de carrera al llegar a meta; estaba muy nervioso. “Tengo que llegar, tengo que llegar”. Cuando alcancé la meta en la cima del Alpe d›Huez no pude mantenerme en pie. Era todo agonía, era historia».

Alguien que se encontró mucho mejor fue el compañero de Fignon en el Super U Bjarne Riis, quien completaría su primera ascensión al Alpe d'Huez. «Solo el hecho de subir esa montaña ya es algo impresionante en sí mismo», sonríe. «Pero hay una gran diferencia entre subir a tope cuando persigues la general o que tu objetivo sea simplemente llegar a la meta. Tenía que llevar a Fignon hasta las faldas de la ascensión y una vez allí él tendría que arreglárselas solo. Debía llegar a la cima tan descansado como pudiera, porque al día siguiente volvía a tener trabajo. Allí hay miles de personas gritando y animando. Da igual si eres de los que van delante o de los que van más atrás, te animan. Y claro, también escuchas que montaña arriba Fignon está atacando y ha dejado a LeMond. Y eso te da un extra de fuerzas».

Pese a que Fignon estaba enfadado por dejar escapar una victoria de etapa en la cima del Alpe d'Huez (gloria individual que siempre lo eludiría), los ánimos del contingente francés en la grada dieron a entender que, de todas maneras, tenía un grandísimo motivo de celebración. Necesitaba sacarle cincuenta y cuatro segundos a LeMond para recuperar el amarillo, con lo que todas las miradas y las cámaras estaban dirigidas carretera abajo.

Aunque parecía que LeMond había reventado por completo, en cuanto la carretera perdió pendiente durante el último kilómetro y medio, el americano se recuperó. Ahora volvía al ataque, ignorando el dolor de su cuerpo lleno de perdigones, mientras se levantaba del sillín y pedaleaba sobre los pedales para engranar los desarrollos más largos posibles. A todos los efectos estaba disputando su disciplina favorita cuando tomó la última curva a izquierdas que lleva a la línea de meta: corría contra el reloj una vez más, intentando mantener el déficit lo más manejable posible. Cada músculo buscaba mantenerlo en carrera, mantener con vida ese sueño de regresar a la posición más alta del podio de París. Exhausto, LeMond cruzó la línea de meta con un minuto y diecinueve segundos de retraso respecto a Fignon, quien había

hecho volar por los aires la sólida desventaja que tenía por la mañana, para convertirla en una ventaja a su favor de veintiséis segundos. «Fignon se merece todo el crédito», dice Len Pettyjohn. «En cada ocasión que tuvo para golpear con el martillo, lo hizo».

Pero, aunque LeMond hubiera cedido una vez más el maillot amarillo, la carrera estaba muy lejos de haber terminado. «Tampoco es lo peor que puede ocurrir», razonó en la línea de meta, con el brillo volviendo a sus ojos. «En todo caso, habría sido muy complicado mantener el amarillo. Me he encontrado muy solo, y me ha supuesto un gran desgaste. La gente no me ve en cabeza del pelotón, pero cuando tienes que controlar la carrera y responder a los ataques, la presión mental es agotadora». Pese a todo, sus labios seguían dibujando una sonrisa. «Hubiera preferido perderlo por solo cinco o diez segundos, pero las cosas son así».

Desde luego que podría haber sido mucho peor para el ame-ricano. En esos últimos cinco kilómetros, Fignon le había sacado cerca de veintiséis segundos por kilómetro y medio. Si el parisino hubiera hecho caso a Guimard a siete kilómetros de la meta, su liderazgo hubiera sido, con toda seguridad, imposible de enjugar. De hecho, si Guimard hubiera sido capaz de maniobrar con su coche para ponerse antes a la altura de su líder, había una gran certeza de que esa batalla titánica entre Fignon y LeMond habría terminado allí mismo, en ese mismo momento.

Teniendo esto en cuenta, hay que reseñar que a favor de LeMond jugó un factor de los más irónico. Reconocido por aprovechar toda nueva tecnología y equipamiento disponible en contrarreloj, fue precisamente la ausencia de un elemento tecnológico concreto lo que le hizo el mayor favor posible durante esta maratoniana etapa; algo que desde entonces ha reconocido. «Echando la vista atrás, he de reconocer que, si por aquel entonces hubieran existido las radios intercomunicadoras, habría estado en un grave aprieto».

Y puede que tenga toda la razón. De haberse usado las radios en el Tour de 1989 (no fueron puestas en funcionamiento hasta la década de los noventa, en un movimiento liderado por el gigante de las telecomunicaciones y patrocinador de equipo Motorola), el mundo del ciclismo habría perdido la oportunidad de disfrutar de este espectáculo de tan hermoso equilibrio, lleno de intriga hasta el

mismo final. Bjarne Riis se muestra un poco más desdeñoso. «Radio sí o radio no, da igual. Al final siguen siendo los ciclistas los que toman las decisiones. Aún tienen que pensar y hacer, no son máquinas».

De hecho, esta carrera tan apasionante, que se había erigido sobre los propios pensamientos y acciones de los ciclistas más que sobre las órdenes de equipo, iba directa al clímax que tanto se merecía.

Después de casi ochenta horas sobre la bicicleta, Fignon y LeMond seguían separados por apenas unos segundos, no minutos.

Aún quedaban varias cartas que jugar. La partida de póquer seguía adelante. A la carta más alta.

Etapa 17

1. Gert-Jan Theunisse (PDM/Holanda) 5:10:39

2. Pedro Delgado (Reynolds/España) +1'09"

3. Laurent Fignon (Super U/Francia) +1'09"

4. Abelardo Rondón (Reynolds/Colombia) +2'08"

5. Greg LeMond (ADR/EEUU) +2'28"

Clasificación General

1. Laurent Fignon (Super U/Francia) 77:55:11

2. Greg LeMond (ADR/EEUU) +26”

3. Pedro Delgado (Reynolds/España) +1’55”

4. Gert-Jan Theunisse (PDM/Holanda) +5’12”

5. Charly Mottet (RMO/Francia) +5’22”

CAPÍTULO 14

EL MARGEN SE ACRECIENTA

«Estaba seguro de que el Tour ya era mío».

Laurent Fignon

20 de julio

Etapa 18, Bourg d'Oisans - Villard-de-Lans, 90 kilómetros

«Somos rivales. Jamás seremos buenos amigos, pero hablamos de vez en cuando. Sin acritud».

Las palabras de Laurent Fignon sobre su relación con Greg LeMond –declaraciones hechas a Paul Sherwen, del Channel 4 en la brillante tarde que envolvía la terraza del hotel de Alpe d'Huez en el que se hospedada– parecían sugerir una ofensiva reconciliadora tras sus desagradables declaraciones públicas de los últimos días. ¿Intentaba con ello cerrar la cada vez mayor grieta que se había abierto entre ambos? ¿O intentaba proyectar una imagen pública más conciliadora y menos combativa, en un intento de mostrarse más atractivo para la prensa?

Si se trataba de esto último, no duraría demasiado. La mañana siguiente, mientras descendía los escalones del Hotel La Belle

Aurore y subía al asiento de atrás del coche que lo conduciría montaña abajo rumbo a la línea de salida de Bourg d'Oisans, el humor de Fignon parecía haber cambiado de manera radical. Nada más cerrar la puerta del coche, y a pesar de las más que benignas temperaturas, subió la ventanilla, un muro de silencio que separara a este hombre tan reservado de las curiosas hordas de la prensa.

Por el contrario, en la parte trasera de su coche de equipo, Greg LeMond parecía tener la guardia mucho más baja, tanto como la ventanilla del coche. La conversación se escuchaba perfectamente. Mordiéndose el pulgar les lanzó una serie de preguntas (posiblemente retóricas) a José de Cauwer y Len Pettyjohn, el director del Coors Light, quienes ocupaban las plazas delanteras. La incertidumbre flotaba en el ambiente. Y el nerviosismo de LeMond no se mitigó mientras el coche bajaba por la montaña, regresando al escenario de su agonía de la tarde anterior.

Este no sería un día en el que ambos hombres pudieran quedarse tranquilos en el pelotón. Esa táctica no era válida para ninguno de los dos. Ambos tenían la mente puesta en la contrarreloj del último día. Fignon tenía que aumentar su liderato hasta que fuera lo suficientemente cómodo de defender; LeMond tenía que asegurarse de que, fuera la que fuera la ventaja que le sacaba su rival en la contrarreloj de París, le permitía tener una opción real de poder atacarla sobre las calles de la capital francesa. Veintiséis segun-dos eran una buena zanahoria, pero si el objetivo era unos segundos inferior, todavía mejor. Igualar, incluso superar a Fignon en Villard-de-Lans resultaba de una importancia crucial.

Los favoritos mantendrían la pólvora seca hasta los últimos instantes de la etapa, así que se le dio carrete a un ataque que se produjo sobre la Côte de Laffrey, liderado por Laurent Biondi, del Fagor, al que se sumaron dos vencedores de etapa, Robert Millar y Pascal Richard. Cuando la carrera alcanzó las faldas de la Côte de Saint-Nizer el ataque había quedado disuelto. En ese momento, más que luchar por la mejor posición, los favoritos trataban de no ser barridos por el ritmo que había impuesto la locomotora del PDM. El objetivo del equipo holandés, aparte de un intento por desbandar a los ocupantes de las tres posiciones del podio, era devolver al redil a Luis Herrera, el único de los integrantes de la fuga anterior que se

mantenía al frente. Pero justo cuando el pelotón estaba a punto de tragarse al colombiano, uno de sus integrantes lanzó un ataque demoledor. Y nadie podía creer quien era el atacante. Era el maillot amarillo. Había saltado del grupo y se alejaba.

«De repente, sentía mis piernas como cuando era más joven» escribiría más tarde Fignon. «Rooks, Theunisse y el PDM habían impuesto un ritmo infernal, sin sospechar tan siquiera que aquello me beneficiaba. Pillé a todo el mundo dormido, y aunque Delgado y LeMond trabajaron juntos, no pudieron alcanzarme. Era un claro ejemplo de mi táctica favorita: aprovechar cualquier situación de carrera en la que pudiera pillar a mis rivales por sorpresa».

Fignon se permitió echar una larga y persistente mirada montaña atrás. La vista era satisfactoria. Los demás se revolvían mientras él pedaleaba como un auténtico capo del Tour. Una clásica demostración de fuerzas por parte de Fignon, el ejemplo de que podía ser considerado, con todo merecimiento, uno de los más grandes. Era la misma táctica que podría haber usado Eddy Merckx de haber liderado la carrera. El Caníbal no se habría limitado a quedarse a rueda del resto y defender su posición. Habría añadido una chispa de estilo a cualquier victoria, atacando para aumentar su liderato. No como fanfarroneo, sino para acentuar su dominio.

Tres hombres reaccionaron ante el ataque de Fignon, Delgado, LeMond y Theunisse. Los cuatro primeros de la general eran los cuatro primeros sobre el asfalto en la etapa. El peso de la persecución lo llevaba, sobre todo, el español, mientras que los otros dos se contentaron con escoltarle rumbo a la rueda de Fignon. Tras largo rato pedaleando a buen ritmo, Delgado se tiró hacia el lado izquierdo de repente, cansado de llevar todo el peso de la persecu-ción mientras remolcaba a LeMond y Theunisse. En ese instante LeMond se llevó la mano a una de sus zapatillas, como tratando de solucionar algún problema en la cala del pedal, seguramente con la esperanza de que fuera Theunisse el que continuara con la persecución de Fignon, en un intento por alcanzar el podio de los Campos Elíseos. Pero Theunisse no mordió el anzuelo. Sabía perfectamente que los otros dos ciclistas necesitaban contactar con Fignon mucho más de lo que lo necesitaba él. Los tres se sentaron e intercambiaron miradas. Un órdago justo en el

momento más inoportuno. Todos ellos necesitaban mejorar sus posiciones actuales en la carrera, necesitaban sacarse tiempo tanto entre ellos como a Fignon si querían el maillot amarillo.

Pero en lugar de eso se mostraban reticentes a cumplir su cometido, mientras el hueco de Fignon aumentaba. Delgado fue el primero en moverse, sabedor de que, pese a todo, seguía siendo el hombre con un déficit mayor que enjugar si es que aún creía posible poder alcanzar la mayor gloria. Volvió a atacar, en un acelerón repleto de rabia y frustración. De repente, justo un instante después de haber simulado una fatiga extrema, LeMond y Theunisse volvieron a sentir sus piernas y salieron tras la rueda de Delgado.

A todos los efectos, este podría ser el momento en el que se estuviera decidiendo el nombre del ganador de la general. No habría sido una concesión como tal, sino la muestra de que jugar con fuego podía otorgarle a Fignon un liderato imposible de neutralizar. Aún podía conseguirse. Todo el trabajo cayó sobre Delgado, en lugar de que los tres compartieran el esfuerzo. Para Phil Liggett, los otros dos compartían la suficiente responsabilidad moral como para arrimar el hombro. «Era el momento oportuno para que LeMond saldara cuentas y hubiera compartido la responsabilidad de mantener un ritmo», argumentó el veterano locutor.

Quien no iba a quejarse era Fignon. Estaba demasiado ocu-pado afrontando las duras rampas de la Côte de Saint-Nizier, desarrollando una extraordinaria media de velocidad que alcanzaba los treinta kilómetros por hora. Su actuación tenía todo lo que se le requería a un digno vencedor, un vencedor que había sabido coger por los cuernos la carrera. Pasó por la cima con quince segundos de ventaja sobre el trío perseguidor; Theunisse recobró fuerzas de manera sorprendente a doscientos metros de la cima, dejando atrás a Delgado y LeMond en un intento de alcanzar, por supuesto, los máximos puntos posibles para la clasificación de la montaña.

Por el valle, bajando la otra vertiente, Raúl Alcalá conducía a Sean Kelly y otros ciclistas hasta el grupo de LeMond. Si a Fignon le preocupaba lo más mínimo esa tormenta que se le venía encima en forma de un grupo mayor, su respuesta llegó en forma de un descenso soberbio. Su habilidad a altas velocidades era tal que el hueco entre él y sus perseguidores se incrementó hasta los cuarenta

y cinco segundos. Volaba en pos de la mínima ganancia que pudiera obtener, de cada segundo que pudiera arañar y apilar en el debe de LeMond.

Mientras comenzaba la ascensión de cinco kilómetros hasta Villard-de-Lans la ventaja había aumentado hasta los cincuenta y dos segundos, que unidos a los veintiséis que ya le sacaba a LeMond, le ponían con una ventaja virtual en el liderato que pasaba de largo el minuto. Sí, todavía quedaban otras dos etapas antes de la contrarreloj de París, pero si llegaba a la capital con una ventaja así teniendo por delante una contrarreloj de apenas veinticinco kilómetros, con toda seguridad la victoria era suya.

Al final, esa desventaja de cincuenta y dos segundos se vería reducida a la mitad sobre la línea de meta, debido a tres motivos: Fignon tuvo que enfrentarse al viento de cara sin la protección con la que contaban los demás; tras esos esfuerzos sobrehumanos de los últimos días, su cuerpo comenzaba a acumular cansancio; y la aceleración postrera del grupo perseguidor.

Mientras encaraba la meta, Fignon no estaba preocupado. Llevaba ochocientos metros de ventaja, y pese a todo iba a acumular una buena cantidad de segundos a su liderato. Pese a que no gozaba del cariño incondicional del público francés, cuando negoció la última curva a izquierdas fue recibido con una ovación sin límites. Por fin parecía conquistar el cariño de su público, o por lo menos del público que se agolpaba aquí, en Villard-de-Lands. Parecía que lo único que necesitaba para el renacer de su popularidad era una victoria en el Tour en el doscientos aniversario de la Revolución Francesa.

Al cruzar la línea, Fignon (casi siempre la nube negra que ensombrecía la prístina luz que irradiaba LeMond) era la viva imagen de la felicidad. Lleno de excitación alzó ambos brazos y saludó con ambas manos al público. Parecía que este sería por fin el día del juicio final, la etapa en la que el destino de esta carrera llena de cambios de timón y de vuelcos quedaba, por fin, vista para sentencia. «Sabe que hoy ha ganado el Tour de Francia», declaró Phil Liggett desde el box de comentarista. «Estoy seguro». Nadie, ni en Villard-de-Lans ni frente al televisor se atrevería a decir lo contrario. Parecía la conclusión más racional, después de que la

última medición de tiempos estipulara que su ventaja sobrepasaba cómodamente el minuto.

Desde luego, de acuerdo con la autobiografía de Bjarne Riis, ese era el sentimiento inequívoco en las filas del Super U. «Aquella noche, el francés era todo sonrisas durante la cena», escribió el danés. «Había pasado las montañas bien, a pesar de la dura batalla contra LeMond, y se encontraba en una posición inmejorable para ganar el Tour de Francia. “Si sigo pedaleando como hoy, sin duda ganaré”, dijo lleno de confianza».

Puede que, de manera precipitada, sus compañeros de equipo comenzaran a pensar en cuestiones económicas. «En el hotel, los demás comenzaron a pensar en el premio económico que nos llevaríamos si Fignon ganaba el Tour. La victoria le supondría un millón y medio de coronas (unos 130.000 euros), que se dividirían entre los ciclistas y el equipo técnico». Se atrevieron a soñar, cuando tal vez hubiera sido mejor que no hubieran abierto el pico. En las filas del ADR no había ni rastro de dicha euforia. Mientras que Otto Jacome le administraba su masaje posterior a la etapa, LeMond habló para ABC. Fue la entrevista más sombría y sobria que daría durante las tres semanas que duró la carrera. Mientras que, por normal general, sus ojos brillaban de excitación, esa tarde la pena los ensombrecía mientras recordaba el resultado final de aquella jornada. «Si fuera una contrarreloj de cincuenta kilómetros, todavía quedaría algo de esperanza» razonó. «No es que esté todo perdido, pero hoy quedan menos posibilidades. Lo he hecho lo mejor que he podido, pero tanto ayer como hoy Fignon ha demostrado estar extremadamente fuerte».

De no haber sido por el esfuerzo colectivo del grupo perse-guidor durante la ascensión final, las esperanzas hubieran sido todavía menores. Y fue un esfuerzo que pudo reducir, incluso pin-char, la burbuja de Fignon aquella noche. Un margen de cincuenta segundos debería ser más que suficiente de cara a la contrarreloj de veinticinco kilómetros del último día, pero no sería normal que no quedaran aún unas irritantes dudas, por pequeñas que fueran. Como Sean Kelly explica, había un asunto en particular que atormentaba al líder.

«Recuerdo que Fignon se me acercó en varias ocasiones durante el

Tour, y también después, diciéndome “los del PDM corréis para LeMond”. Cuando Fignon atacaba, Rooks o Theunisse capitaneaban la persecución. Yo le contestaba “no, no tenemos acuerdo de ningún tipo”. Años después, cuando ambos estábamos ya retirados y trabajábamos para Eurosport, me dijo “Ahora ya me puedes decir la verdad. ¿Teníais algún acuerdo con Greg en aquel Tour?”. Ahora puedo decirte la verdad. Y, como ya te he dicho muchas veces antes, la verdad es que nunca hubo ningún acuerdo entre nosotros».

«Lo cierto era que Rooks y Theunisse se estaban mostrando fuertes en la montaña, y que Greg jugó sus cartas muy bien. No tenía más que seguirlos, y ellos desarrollaban la mayoría del trabajo de persecución. Puedes ver los vídeos de las etapas montañosas. Puedes comprobar que tanto Theunisse como Rooks, y en ocasiones algún otro compañero como Raúl Alcalá, son los que marcan el paso en las ascensiones. Recuerdo que Fignon atacó muchas veces, porque era el mejor en la montaña, pero nunca llegó a sacar grandes ventajas de esos ataques. El PDM era el que marcaba el ritmo y realizaba las persecuciones, y Greg lo supo ver muy bien. Pero también es comprensible que Fignon tuviera esas sospechas».

La perspectiva de Kathy LeMond sobre aquella etapa está en claro contraste con la de Fignon. De hecho, es radicalmente opuesta. «Aquel fue un día extraño. En el PDM decidieron jugar en contra de Greg. ¡Santo cielo! Greg estaba furioso. Nadie quería colaborar con él». Kathy se refiere a que Theunisse se negara a compartir las tareas de cabeza en ese grupo de tres que se había formado mientras atravesaban el valle, cuando quedaban veinticinco kilómetros por cubrir. Tal y como opinó Kenneth Bingham, de Cycling Weekly, «si Theunisse hubiera colaborado puede que hubieran alcanzado a Fignon». Pero llegado ese momento, el holandés sabía que el podio estaba prácticamente fuera del alcance, por lo que escogió tomar la cabeza del trío solo cuando se acercaban a una cima, lo que le permitiría recolectar la mayor cantidad de puntos posible de cara a la clasificación de la montaña, cimentando al menos su victoria en ella.

Ese temor a los complots (seguramente infundado dado que LeMond había dejado el PDM con un muy agrio sabor de boca) indicaba lo frágil que podía sentirse Fignon, a pesar de su fortalecido liderato.

Andy Hampsten vuelve a incidir en que el francés era el más frágil psicológicamente. «Estaba intentando llenar páginas y páginas en L'Equipe diciendo "lo tengo en el bolsillo" y "esta vez me he cargado al americano". Cada vez que se enzarzaba en una batalla con LeMond para acabar sacando veinte segundos, le daba una importancia terrible. Quería marcar las pautas del juego, y Greg lo sabía. Y como decimos los americanos, si te llevas un bate a una pelea, más te vale que sea grande. Si te metes en un tiroteo no vas a sacar una navaja. Greg sabía perfectamente cómo funcionaba su cabeza, así que le encantaban esas batallas en las que ganaba un día y perdía otro. Para él era pura diversión».

Por cada comentario que hacía Fignon diciendo lo contrario («Estaba seguro de que el Tour era mío») seguía habiendo una serie de variables que podían afectar al resultado final. Y, tras su máscara, él lo sabía. Seguían quedando doscientos setenta y cinco kilómetros. Doscientos setenta y cinco kilómetros en los que podía sufrir cualquier percance. Una caída. Un pinchazo. Enfermar. Incluso podía salirle un furúnculo en alguna zona delicada.

Etapa 18

1. Laurent Fignon (Super U/Francia) 2:31:28

2. Steven Rooks (PDM/Holanda) +24"

3. Gert-Jan Theunisse (PDM/Holanda) mismo tiempo

4. Marino Lejarreta (Paternina/España) mismo tiempo

5. Sean Kelly (PDM/Irlanda) mismo tiempo

Clasificación General

1. Laurent Fignon (Super U/Francia) 80:26:39

2. Greg LeMond (ADR/EEUU) +50”

3. Pedro Delgado (Reynolds/España) +2’28”

4. Gert-Jan Theunisse (PDM/Holanda) +5’36”

5. Charly Mottet (RMO/Francia) +7’29”

CAPÍTULO 15

PROHIBIDO RENDIRSE

«Se habían librado del desastre por un pelo;

¡pero también disfrutaron de ese momento!».

Graham Watson

21 de julio

Etapa 19 Villard-de-Lans – Aix-les-Bains, 125 kilómetros

Adiós a los Alpes. Adiós a las montañas.

Sin duda, la última etapa alpina ofreció una batalla feroz. No se limitó, para nada, a ser un mero desfile. Casi la totalidad de esas tres horas y media sobre el sillín se convertirían en un homenaje –una celebración– a los escaladores más tenaces y duros que habían luchado y competido entre sí durante las tres semanas previas.

Con cuatro ascensiones no poco significativas por delante, desde el primer momento de la etapa se pondrían al frente de la misma los cuatro primeros de la general –Fignon, LeMond, Delgado y Theunisse– a los que se unió el séptimo, Marino Lejarreta, un hombre que miraba con codicia la quinta posición que ocupaba

Charly Mottet. El quinteto ya había realizado su movimiento cuando las pendientes de la segunda ascensión, el Col de Porte, de primera categoría, comenzaron a endurecerse. Al coronar le sacaban más de un minuto al grupo perseguidor, en el que estaban los sospechosos habituales, incluidos los otros tres grandes hombres del PDM, Kelly, Rooks y Alcalá. Bueno, los sospechosos habituales si exceptuamos a Mottet, quien iba otro minuto por detrás, sufriendo. Es posible que esta etapa le viniera grande. Se confirmaba esa opinión generalizada de que las grandes vueltas de tres semanas se le hacían demasiado largas como para rendir a su mejor nivel.

Esos mismos cinco segaron el Col du Cucheron, cada uno llevado por una motivación diferente. Fignon no estaba hecho para defender, para sentarse al final de este pequeño grupo mientras observaba y reaccionaba. Se encontraba más cómodo marcando el ritmo en el frente, remontando las rampas de este puerto de segunda categoría, tal vez olfateando unos pocos segundos que le ayudaran a llevar su ventaja sobre la barrera psicológica del minuto. Delgado estaba más que resignado a quedar tercero, así que su prioridad era la de marcar al cuarto, Theunisse, y puede que conseguir una victoria de etapa en la llanura de Aix-les-Bains. Theunisse, pese a que su maillot a topos no corría peligro, se ponía en acción cada vez que alguien lanzaba un ataque cerca de alguna de las cimas de la jornada. Aún quería conseguir el máximo de puntos posibles en la clasificación que coronaba al rey de la montaña. Y en ningún momento esa acumulación de puntos le llevó a esbozar sonrisa alguna. El monarca más malencarado desde Enrique VIII.

Si este grupo conseguía llegar al final, Lejarreta era el ciclista con más que ganar. Tras comenzar la jornada con un minuto y dos segundos de retraso sobre la quinta plaza, el objetivo del vasco era sobrepasar tanto a Mottet como a Rooks, consiguiendo así su mejor clasificación en un Tour en toda su larga carrera. Al ritmo que marchaba el quinteto, parecía cantado. Y aún quedaba LeMond, que había estado la mayor parte del día cerrando el grupo, con los otros cuatro siempre a plena vista. ¿Se conformaría con la segunda posición o trataría de atacar e intentar reducir ese déficit de cincuenta segundos, convirtiéndolo en una desventaja más manejable en París?

Fuera cual fuera la motivación que tenían, los cinco se iban vigilando. Y cuando Fignon se hizo a un lado de la carretera después de haber conducido a los otros a lo largo de otra ascensión mientras drenaba sus depósitos de combustible, en clara invitación a que alguien más pusiera un ritmo, la invitación cayó en saco roto. Se limitaron a arrastrarse tras él mientras que este pasaba de la primera a la última posición a lo ancho de la carretera, como en el juego de Seguir al Líder.

Al igual que en el Col de Porte, Delgado fue el primero en coronar el Col du Cucheron, negando en ambas ocasiones a Theunisse la máxima recompensa de puntos. El flemático holandés tampoco pareció demasiado enfadado: nadie le arrebataría el maillot a topos. Delgado también condujo al resto al coronar el Col du Granier, pero no antes de que cayera un poco de picante sobre la última gran ascensión de la carrera. A menos de un kilómetro y medio de la cumbre LeMond lanzó un ataque al que Fignon respondió con prontitud y fuerza. LeMond volvió a intentarlo. Y Fignon respondió de nuevo.

El descenso por la vertiente norte del Granier era escarpado y peligroso, pero a LeMond no le importó –estaba claro que no se conformaba con la segunda plaza– asumir grandes riesgos mientras bajaban a toda velocidad hasta Chambéry, localidad en la que un mes después se disputarían los campeonatos del mundo. Trataba de arañar la más mínima ventaja que pudiera ayudarle a mejorar sus opciones de dar un vuelco en París, aunque apenas fueran un puñado de segundos. Pero Fignon, quien seguramente fuera incluso mejor que él bajando, no le iba a conceder nada.

Pero no fue el descenso, con esas caídas casi verticales a apenas uno o dos metros, lo que provocó pavor a los cinco. Fue una rotonda de las de toda la vida. Entrando en Chambéry, a demasiada velocidad como para poder negociar con éxito la rotonda, Lejarreta se fue directo contra una valla que separaba a los espectadores. El resto le siguió. Todos a excepción de Delgado, quien fue capaz de evitar el obstáculo y se mantuvo erguido, aunque con deportividad escogió no sacar provecho de la desgracia de sus oponentes desapareciendo más allá del horizonte. Este episodio simbolizó el respeto y sentido de la fraternidad que se vivía entre los primeros espadas. El

fotógrafo Graham Watson también se percató de ello. «En cuanto volvieron a juntarse, la cámara de la televisión mostró a los tres ocupantes del podio luciendo una sonrisa en sus rostros. Se habían librado del desastre por un pelo; ¡pero también disfrutaron de ese momento!».

En el valle entre Chambéry y Aix-les-Bains, pedaleando por la orilla este del Lac du Bourget, el ritmo era alto, con casi todos dándose relevos al frente. De no ser por lo diferente de sus maillots, los espectadores podrían jurar que asistían a una contrarreloj por equipos.

Tal y como se esperaba, una vez que estuvieron a la distancia adecuada de la meta, LeMond demostró ser el hombre con una mayor velocidad al esprint y consiguió la victoria en la etapa, para su gran alegría. Fignon extendió un brazo para felicitarlo, encantado de concederle tan solo esa victoria de etapa. Los cincuenta segundos seguían intactos.

«Hoy quería ganar», le contó LeMond al Channel 4. «Significaba mucho para mí. Sabía que si cogía la rueda de Fignon sería capaz de ganar». Delgado admite que era una victoria casi cantada. «Esperó lo justo para conseguir la victoria. Era un especialista en esa situación. Puede que si yo estuviera en su pellejo hubiera hecho lo mismo». El duro Lejarreta también obtuvo su merecida recompensa, consiguiendo la ventaja suficiente sobre Mottet y Rooks como para alzarse hasta la quinta posición.

Mientras que los cinco que lucharon al esprint por la victoria en Aix-les-Bains habían sido, con toda seguridad, los que se habían mostrado más consistentes en la montaña, su éxito había sacado las vergüenzas de otros a relucir. Aparte del bajo rendimiento que había tenido Andy Hampsten, la mayor decepción tanto en los Pirineos como en los Alpes llegó de piernas de los prácticamente desaparecidos colombianos. Fabio Parra, que había subido al podio doce meses antes, se bajó de la bicicleta en cuanto la carrera dejó atrás los Pirineos, mientras que –pese a haber lanzado un extraño y espasmódico ataque– Luis «Lucho» Herrera nunca demostró ser una amenaza para los primeros de la general. La revolución ciclista colombiana, ese grupo de refrescantes ciclistas que había surgido a principios de los ochenta, parecían estar en declive, al menos en lo

que se refería al Tour de Francia.

Delgado, un hombre que contaba con un par de colombianos más que capaces en las filas de su Reynolds, expone cual fue para él el motivo por el que el impacto colombiano en el ciclismo no fuera mayor. «Los colombianos competían igual que lo hacían en su país. Corrí en una ocasión la Vuelta a Colombia, y allí todo el mundo salía disparado desde la salida. Competían sin sentido táctico. La única táctica que conocían era ataque, escapada, ataque. Pero si quieres ganar el Tour tienes que ser más templado. Por entonces, los colombianos eran escaladores buenísimos, muy buenos, pero no poseían la disciplina necesaria como para ganar la carrera». Phil Liggett hacía una lectura parecida desde la cabina de comentarista en los ochenta. «La prensa colombiana al completo se presentó allí», le contó a Bicycling Magazine. «En cuanto el pelotón abandonaba la localidad en la que estaba situada la salida, podías escuchar al comentarista usando un tono más propio de un esprint».

Dejando de lado las diferencias tácticas, había ciertas diferencias culturales que también suponían una tara para que esos ciclistas se desarrollaran en el viejo continente. «Lo que más les costaba era tirarse un mes entero en Europa», cuenta Delgado. «Echaban mucho de menos a sus familias y a su país. Por entonces era típico que un ciclista colombiano como Lucho Herrera quisiera regresar a casa apenas disputada una etapa. Pero Fabio Parra comprendió que para ser ciclista profesional necesitaba vivir fuera de Colombia durante un mes o dos». Aunque este enfoque tampoco le sirvió de mucho en 1989, dado que, al igual que el resto de su equipo, abandonaría la carrera varios días antes de que la carrera llegara a los Alpes.

Raúl Alcalá, el ciclista latinoamericano mejor situado en el 89, admite que la distancia respecto al hogar era un problema importante para el Café de Colombia. «Hacer volar a un equipo para disputar unas cuantas carreras les suponía un gran esfuerzo económico, así que lo mejor que podían hacer era mandar al equipo al completo a Europa el máximo tiempo posible. A veces se cansaban de competir todo el rato en Europa. Preferían regresar a Colombia y luego volver a Europa. Eso a ellos no les suponía ningún problema. Siempre tenían morriña. Llamaban a la Mamá o al Papá tan solo para decirles que estaban bien».

Herrera fue el mejor colombiano en el Tour de 1989, pero sin lugar a dudas, su decimonovena posición, a más de treinta y seis minutos del maillot amarillo en París, fue decepcionante. De hecho, terminaría apenas un puesto y minuto mejor que su compañero de equipo Alberto Camargo, el joven y más que desconocido gregario. Además, la octava posición de Camargo en la decimoctava etapa con final en Villard-de-Lans fue mejor que cualquiera de las posiciones de Herrera en las tres semanas de carrera.

Los ciclistas colombianos más laureados solo terminarían el Tour en otra ocasión más; Herrera terminaría el trigesimoprimero en la edición de 1991, mientras que un año antes, Parra acabaría el decimotercero, antes de acumular otros dos abandonos. Pero el clavo que selló el ataúd del ciclismo del país no lo clavarían sus mejores ciclistas. El tres de julio de 1989, justo mientras el Tour pisaba el asfalto del circuito internacional de Fórmula 1 de Spa-Francorchamps, el Pacto Internacional del Café se vino abajo. Bajo ese acuerdo, la industria cafetera, pilar fundamental de la economía colombiana, había disfrutado de una protección en los precios de la materia. En cuanto les arrebataron ese salvavidas, el precio del café se redujo de manera dramática, un 60% en menos de veinticuatro horas. La primera víctima para la Federación Nacional de Cafeteros de Colombia era obvia: el patrocinio de un equipo ciclista profesional ya no resultaba una manera atractiva de promocionar su producto, sino un lujo insostenible. Así, la edición de 1989 sería la última en la que el Tour de Francia contó con la luz que aportaba el equipo Café de Colombia.

En los años venideros, los equipos europeos emplearían cada vez más y más a los ciclistas colombianos como gregarios. Algunos sostienen que este alejamiento de los roles de mayor importancia ya estaba teniendo lugar. Después de todo, los colombianos que más impacto habían tenido en el Tour de 1989 fueron los dos leales lugartenientes de Delgado, William Palacio y Abelardo Rondón, quienes cuidaron de su líder en su viaje desde el farolillo rojo hasta el podio. Hasta la llegada de su compatriota Santiago Botero, quien lograría el maillot de rey de la montaña en el año 2000, los ojos de Colombia no volvieron a mirar al Tour de Francia, ni al ciclismo en general, siendo atraídos por el éxito nacional en otros deportes, sobre todo en el fútbol y la Fórmula 1.

Según se desvanecía la atención que levantaba el ciclismo en Colombia, el interés de los EEUU en el Tour sería cada vez mayor. Mientras que un puñado de periódicos ya enviaban corresponsales todos los años para que dieran cuenta de la carrera –y la ABC le dedicaba un hueco en la programación emitiendo los momentos más reseñables– los editores de toda la nación no quisieron perderse el espectáculo que estaban desplegando LeMond, Fignon y el resto. No solo porque este épico evento deportivo estuviera ofreciendo más giros y bandazos que el paso alpino más sinuoso, sino que el propio regreso de LeMond ofrecía la típica historia de superación y de sobreponerse a todas las adversidades de la que tanto disfrutaban incluso aquellos a los que no les interesaba el deporte. Por eso, la presencia de medios americanos fue cada vez mayor durante aquella semana final, con muchos periodistas recibiendo cursillos acelerados sobre este deporte extraño y exótico.

Y la intención de LeMond era la de asegurarse de que el drama no acabara hasta que no se diera la última pedalada de esas tres semanas. Una y otra vez le hacían la misma pregunta. ¿Era la ventaja de Fignon demasiado amplia con dos días para el final? «¡No, no, no! Cincuenta segundos es una buena ventaja, pero les puedo asegurar que va a dormir mal durante las siguientes noches.

Si me gana no será por cincuenta segundos».

Etapa 19

1. Greg LeMond (ADR/EEUU) 3:17:53

2. Laurent Fignon (Super U/Francia) mismo tiempo

3. Pedro Delgado (Reynolds/España) mismo tiempo

4. Gert-Jan Theunisse (PDM/Holanda) mismo tiempo

5. Marino Lejarreta (Paternina/España) +4”

Clasificación General

1. Laurent Fignon (Super U/Francia) 83:44:32

2. Greg LeMond (ADR/EEUU) +50”

3. Pedro Delgado (Reynolds/España) +2’28”

4. Gert-Jan Theunisse (PDM/Holanda) +5’36”

5. Marino Lejarreta (Paternina/España) +8’35”

22 de julio

Etapa 20, Aix-les-Bains - L'Isle d'Abeau, 127 kilómetros

«Ha sido como un día de descanso. Un día de descanso que hacía mucho que se necesitaba».

No se puede culpar a LeMond, ni a ningún otro integrante del pelotón, por haber levantado el pie del acelerador. Hasta ese

momento, este había sido uno de los Tours más extraordinarios de la historia, repleto de drama y lucha, intriga e incidentes. Casi no se podía encontrar ninguna etapa que se pudiera etiquetar como mediocre. Por eso era perfectamente aceptable que esta, la penúltima etapa de la carrera, entrase en esa categoría. En el fondo, todo el mundo necesitaba tomarse un respiro antes de París.

La tónica del día quedó clara muy pronto, cuando Fignon intercambió por un momento su maillot amarillo por el del Panasonic de Teun van Vliet. Y continuó en la misma línea lanzando un ataque sobre un benévolo pelotón medio en broma medio en serio, un movimiento a todas luces innecesario para el líder, a menos que pensara que podía conseguir unos pocos segundos más con los que agrandar ese colchón de cincuenta segundos.

Dado que a los esprínteres les habían dejado sin el tradicional esprint masivo sobre los Campos Elíseos, la llegada a L'Isle d'Abeau representaba la última oportunidad para que Kelly consiguiera una victoria de etapa en la edición de 1989. Estaba claro que Phil Anderson también deseaba conseguir una victoria. Tras una victoria similar en el Giro un mes atrás, el ciclista australiano líder del TVM quería repetir su gesta, y estaba ansioso –una vez que los ataques comenzaron a ser serios y rápidos en esta, por otro lado, pasiva etapa– por formar parte de todos y cada una de las escaramuzas. Acabó yéndose en solitario mientras el pelotón cerraba el hueco con el ciclista del Histor Wilfried Peeters que había saltado antes.

Anderson fue rápidamente neutralizado, mientras que en el pelotón, los equipos de los grandes esprínteres se preparaban para conducir a sus velocistas a un raro esprint masivo; raro pues apenas era el tercero en las tres semanas de carrera. Parecía que Jelle Nijdam conseguiría su triplete de victorias cuando salió directo a la meta a falta de trescientos metros. Pero puede que se precipitase en su ataque, y no había pensado en que había otro par de esprínteres en muy buena forma. Pese a que Nijdam pudo contener el ataque de Kelly, quien tuvo que contentarse con la tercera posición, sería sobrepasado por el italiano Giovanni Fidanza en la misma línea de meta, por el más pequeño de los márgenes. Tras cinco etapas terminando entre los diez primeros (incluida una segunda posición precedido por Mathieu Hermans en Blagnac, tras la caída que sufrió

Rudy Dhaenens), este debutante del equipo Chateau d'Ax se merecía la victoria.

Pero el día no acababa ahí. Los ciclistas fueron a la cercana Lyon para acomodarse en un tren chárter TGV (alta velocidad) especialmente fletado para llevarlos hasta París, antes de la contrarreloj del día siguiente. Sería un viaje de lo más interesante.

«El viaje en tren antes de la última etapa es mi parte favorita del Tour», se ríe Andy Hampsten. «La patada definitiva en el trasero a todo ciclista era meterlos en el TGV mientras les ofrecían hamburguesas chamuscadas por fuera y congeladas por dentro, acompañadas de un arroz que se había cocinado tres meses atrás. Pero ya nos conocíamos la jugada. Estuvimos listos. Teníamos nuestro propio cocinero que nos hizo un delicioso plato de pasta y pechugas de pollo. Era como irse de picnic. Greg, incapaz como siempre de permanecer sentado, además de que a estas alturas apenas le quedaban compañeros de equipo con los que hablar, se puso a dar paseos por todo el tren. "¡Eh, Greg! Siéntate aquí". Yo ya no le suponía ninguna amenaza de cara a la general, y además todos éramos amigos, así que se sentó con nosotros y le dimos de comer.

"Greg, creemos que puedes ganar esta carrera".

"¡Oh, no! Yo sé que la puedo ganar"».

«Los ciclistas más importantes estaban en el primer vagón, incluidos LeMond, Fignon y yo», explica Delgado. «Cyrille Guimard también estaba allí. Estaba descorchando botellas de champán, y vino a brindar conmigo, "gracias por haber sido tan buen adversario". Y yo le dije "Vale, pero el Tour no se ha terminado todavía. Nos quedan los veinticinco kilómetros de mañana. A lo mejor LeMond recupera algo de tiempo. Puede recuperar cuarenta segundos. Y lo mismo vosotros tenéis un pinchazo o algo"».

Delgado niega con la cabeza, incapaz de creerlo; la misma sensación que ha tenido durante las tres últimas décadas. «No lo comprendía. Era increíble. Lo único que tienes que hacer es seguir concentrado un día más». Suspira. «Ese sería el champagne más amargo de su vida». ¿Si hubiera sido él quien tenía que defender un liderato de

cincuenta segundos, habría confiado en que sería capaz de mantenerlo en esa contrarreloj? «¡Para nada! No, no, no, no. Nada de champán. Puede que fueran cincuenta segundos, pero la carrera no termina hasta que se cruza la línea de meta». Eso fue algo que Guimard siempre grabó a fuego en el cerebro de LeMond cuando este corría en el Renault a principios de los 80. A lo mejor hubiera estado bien que siguiera su propio consejo.

Hampsten siente algo parecido cuando evoca la arrogancia del maillot amarillo durante el transfer a París. «En el tren, Fignon se acercó a LeMond, delante de varios periodistas, y lo felicitó por su segunda plaza. Ya se sabe, todo eran "tras ese terrible accidente", "ha sido todo un honor luchar contra ti", "nos dirigimos a mi ciudad natal y yo llego allí como triunfador". Y mientras se estrechan las manos frente a los fotógrafos y periodistas que los rodean, Greg lo mira a los ojos. Sabía perfectamente a qué estaba jugando. Lo tenía calado. Pero no creas que Larry trataba de hacer psicología inversa, incluso doble o triple psicología inversa. Es que estaba completamente convencido de que podía defender esos cincuenta segundos. Pero Greg se dio perfecta cuenta de que había bajado la guardia. Estaba pensando "Voy a hacer esa contrarreloj, y en cuanto suene la pistola voy a salir lo más rápido que pueda"».

El periodista François Thomazeau lo ve desde otra óptica, considera que el líder estaba muy lejos de querer mostrarse arrogante. «No solo no estaba hiperconfiado, sino que, de hecho, Fignon era un mar de dudas. Estoy seguro de que tenía tanto miedo a perder que al final fue lo que le ocurrió. Y estaba lesionado de verdad. Se podía sentir la presión y las dudas aquella tarde cuando los ciclistas cogieron el tren para viajar a París. Yo estaba en ese TGV, y Guimard me negaba el acceso al vagón del Super U. Estaba de un mal humor exagerado, y apestaba a whisky, lo que nunca fue una buena señal. Podías cortar la tensión. Como no podía hacer mi trabajo me senté cerca de Greg. Se había quedado a solas, no había un solo periodista en el tren que quisiera hablar con él. Si bien era imposible acercarse al grupo de Fignon, LeMond se mostraba muy animado, emocionado y feliz por haber vuelto al Tour de Francia y terminar segundo. Esa era la gran ironía. Por un lado, había un tipo que pensaba que había perdido el Tour, y estaba de lo más feliz, mientras que el tipo que estaba a punto de ganarlo ¡estaba tenso y

se negaba a hablar! Greg me contó toda su historia, con todo lujo de detalles, y ¿sabes una cosa? Yo estaba tan convencido de que Fignon iba a ganar el Tour que no me molesté en tomar notas ni grabar nuestra conversación. El error más imperdonable de toda mi carrera...».

Cuando el tren llegó a Gare de Lyon en París, Fignon estaba de un humor de perros. Y el hecho de que lo esperase un ejército de cámaras y fotógrafos en el andén de la estación no ayudó a mejorar su estado de ánimo. «Apenas habíamos comenzado a caminar por el andén cuando alguien metió la típica cámara bajo mis narices y comenzó a hacer preguntas de lo más agresivas», escribió en su autobiografía. «Llevado por el estrés del momento, escupí a un equipo de cámara que estaba delante de mí. ¿Se puede tener peor suerte? Resultaron ser de una televisión española contra la que no tenía queja alguna. Tras eso, en cuanto hubo imágenes de mi llegada a la estación, la secuencia fue emitida una y otra vez. No era la mejor publicidad».

Otros testigos cuentan que el francés se dirigió a un cámara con una invitación muy poco educada: «¿Quieres que te meta una hostia en la boca?». El propio Fignon admite que le propinó un empujón al hombre del Channel 5. «Ni tan siquiera pensaba en lo que hacía». Pero menos de veinticuatro horas después, Fignon recibiría un gancho de derechas que no se esperaba. Un puñetazo metafórico, claro, pero tan fuerte que jamás se recuperaría de él.

Etapa 20

1. Giovanni Fidanza (Chateau d'Ax/Italia) 3:26:16

2. Jelle Nijdam (Superconfex/Holanda) mismo tiempo

3. Sean Kelly (PDM/Irlanda) mismo tiempo

4. Mathieu Hermans (Paternina/Holanda) mismo tiempo

5. Carlo Bomans (Domex/Bélgica) mismo tiempo

Clasificación General

1. Laurent Fignon (Super U/Francia) 87:10:48

2. Greg LeMond (ADR/EEUU) +50”

3. Pedro Delgado (Reynolds/España) +2’28”

4. Gert-Jan Theunisse (PDM/Holanda) +5’30”

5. Marino Lejarreta (Paternina/España) 8’35”

CUARTO ACTO

OCHO SEGUNDOS

CAPÍTULO 16

GANANCIAS CAPITALES

«Algunos periodistas españoles pensaban que fui despacio para no ser el primer ciclista que terminaba la carrera empleando menos tiempo que el vencedor».

Pedro Delgado

23 de julio

Etapa 21, contrarreloj individual, Versalles - París, 25 kilómetros

Como ciclista que ostentaba el récord de mayor velocidad individual en una etapa en los ochenta y seis años del Tour de Francia, Sean Yates habría inspeccionado el trazado que iba desde el Palacio de Versalles a los Campos Elíseos, sopesando sus probabilidades. Al picar un poco para abajo y con un leve viento a favor, resultaba irresistible la tentación de alcanzar la gloria en la etapa final de esta épica carrera. Si lo conseguía, sería el cenit de su carrera, un instante difícil de igualar.

Esa tarde de domingo representaba la última oportunidad de conseguir un buen resultado tras un Tour decepcionante y lleno de

fracasos. «No habíamos logrado ninguna etapa, y Andy Hampsten había quedado a un mundo en la lucha por la general. ¿Qué nos quedaba? Habíamos llegado a la última etapa y ninguno habíamos logrado nada. Jim Ochowicz me dijo "si ganas esta contrarreloj final te doy veinte mil pavos". Puede que pensara que el dinero podía marcar la diferencia entre ganar y no ganar. Le dije que lo intentaría lo más duro que pudiera, tanto si conseguía esos veinte mil dólares como si no, porque eso era lo que yo hacía siempre. Nunca competí por dinero. Me gustaba mi forma de vivir, y me gustaba montar en bicicleta. No estaba ahorrando para comprar mi tercer Ferrari ni nada por el estilo. Veinte mil dólares no me iban a hacer ganar dos kilómetros hora de velocidad media de repente».

A pesar del ambiente relajado que era característico en el equipo 7-Eleven, esa apuesta de Ochowicz dejaba adivinar la gran presión bajo la que se encontraba. La compañía 7-Eleven atravesaba graves problemas financieros, y había que encontrar nuevos patrocinadores potenciales. Y sin duda alguna, una victoria de etapa haría que las conversaciones fueran más sencillas tras el decepcionante Tour de Hampsten. Una cosa era el éxito en el Giro (Hampsten lo había ganado en 1988 y había quedado tercero en 1989), pero los patrocinadores americanos demandaban éxitos en Francia, en el mayor evento de ese deporte. Ese que se emitía a toda la nación por el canal ABC.

«Andy era un buen ciclista», dice Yates, «pero nunca fue de esos tíos –o desde luego nunca se comportó como uno de esos tíos– que decían "Voy a ganar la mierda esta. Es mía. Chavales, podéis tener la puta certeza". Y eso no se finge, o eres así o no lo eres. Y él no tenía ese carácter».

Pese a que rindió de manera satisfactoria en algunas de las etapas alpinas, Hampsten no llegó a estar en ningún momento entre los que lucharon por la victoria. «Pude asistir al desarrollo de todas las batallas. Estaban por un lado Fignon y LeMond, y alrededor de ellos otros ocho o diez, pero la lucha era sobre todo entre ellos dos. Era como ¡pumba!, ¡bang!, ¡boom!». Y sería ese otro americano el que ocuparía los grandes titulares en casa. «Durante toda mi carrera traté de ganar el Tour de Francia, pero la cruda realidad es que ¡jamás lo logré!». Sin embargo, Hampsten estaba deseando que

llegara esa innovadora etapa final de la tarde. «Llegar a los Campos Elíseos pedaleando junto al pelotón es una bonita experiencia», le contaría a Samuel Abt, «pero llegar tú solo sin tener que compartir los aplausos con nadie más es una recompensa maravillosa para todos». Aquel día marcaría el vigesimoctavo mejor tiempo, quedando vigesimosegundo de la general. Su compañero de equipo Sean Yates quedó mejor, marcando el quinto mejor tiempo, e igualando su posición en la contrarreloj de Rennes. Pero nunca pudo embolsarse esos «veinte mil motivos de inspiración».

El otro ciclista británico, el ciclista de Glasgow Robert Millar, disfrutó de un Tour agridulce. Su brillante ascensión a Superbagnères abriendo camino por los grandes gigantes de la etapa fue, sin duda alguna, la victoria más impresionante de toda su carrera en el Tour; y aunque perdió una posición en la general tras la contrarreloj de París, su décima posición fue su segundo mejor puesto global en toda su carrera. Pero en los Alpes no pudo mantener la rueda de Gert-Jan Theunisse, en su persecución por su otro objetivo, el maillot a puntos rojos de mejor escalador. Acabaría tercero en esa clasificación, intercalándose entre ambos Delgado.

El maillot de Theunisse fue uno de los cuatro que se llevaría a casa el equipo PDM. Sean Kelly era el poseedor de dos de ellos, el maillot verde de los puntos y el rojo de las metas volantes, mientras que Steven Rooks, quien un año atrás había conseguido el maillot a topos de mejor escalador, tuvo que contentarse con el de la combinada, que recompensaba al ciclista que se mostraba más consistente en el resto de categorías. El botín del PDM fue grande: cuatro maillots, cuatro etapas y cuatro ciclistas entre los diez mejor clasificados de la general, además de ganar al Reynolds de Delgado en la clasificación por equipos.

«La dirección estaba contenta con los ciclistas y los resultados», dice Kelly, «pero era imposible no fijarse en LeMond, quien unos meses antes era corredor suyo. “¿Qué ha pasado aquí? ¿En qué nos equivocamos? ¿Deberíamos haberlo mantenido en el equipo?”; no lo dijeron abiertamente, pero lo pensaban. Lo leía en sus miradas. Y no es de extrañar que el director general y el director deportivo lo pensaran». El relaciones públicas del equipo, Harry Jansen, lo expresó de manera más directa y cristalina. Refiriéndose a los

numerosos maillots que habían conseguido sus ciclistas, Jansen admitiría que «los cambiaríamos todos por el maillot amarillo».

Pero la prensa holandesa no estaba demasiado impresionada con el botín. Cuatro ciclistas entre los diez primeros, pero aun así ninguno en el podio, por no hablar de la victoria final. «Pensaban que Theunisse podía haber quedado más arriba, pero la táctica nunca fue que el resto trabajásemos para uno solo. Todos corrimos a nuestro aire».

Kelly, cuya cuadragesimoséptima posición en la contrarreloj final significó que intercambiara plaza con Millar en la general, había disfrutado de una de sus mejores actuaciones en el Tour. Se le resistió la victoria de etapa, y tampoco pudo hacerse con el maillot amarillo al principio, como esperaba, pero su más que solvente forma en la montaña hizo que ganar su cuarto maillot verde se convertiera en mera formalidad. Y todo ello bien entrado en la treintena.

Sin duda que le había sentado bien dejar atrás el KAS; borrar de su calendario todas aquellas carreras por etapas españolas le hizo llegar en muy buena condición al Tour. «Me encontré mucho más fresco que en años anteriores, gracias al calendario de principio de temporada. Me encontré con muchas más fuerzas. A lo largo de los años el cansancio había sido un problema recurrente. Solía comenzar a sentirlo cuando avanzaba la segunda semana».

Kelly no fue el único fichaje del PDM que hizo un buen Tour. Martin Earley había conseguido aquella victoria en Pau, al igual que Raúl Alcalá en Spa-Francorchamps. A pesar de terminar octavo en la general, Alcalá se quedó sin combustible durante la semana final; o, cuando menos, sin el suficiente combustible como para lograr una mejor actuación en los Alpes. «Intenté alargar mi forma lo más que pude. Los Alpes siempre se me hicieron más complicados que los Pirineos. En las ediciones del Tour en que los Alpes llegaban primero, subir el Alpe d'Huez era una experiencia inigualable. Pero cuando había que pasar primero por los Pirineos me tocaba sufrir en los Alpes, porque llegaba demasiado cansado. Siempre me sucedía lo mismo, a partir de la decimotercera o decimocuarta etapa. En la edición de 1989 estaba ahí, muy cerca de cabeza de carrera, pero no tenía las fuerzas necesarias para luchar por la

etapa. Aguantaba el ritmo hasta los últimos siete u ocho kilómetros de las etapas. Pero entonces veía a esos muchachos saltar, y no los podía seguir. Parecía un coche automático. Por más que pisas el acelerador, la velocidad sigue siendo la misma».

Dos escaladores que lo habían hecho mejor que Alcalá en la alta montaña fueron Charly Mottet y Marino Lejarreta, dos hombres apocopados que terminaron a menos de un minuto uno del otro, aunque sus respectivos Tours habían sido totalmente opuestos. Mottet había logrado mantener a salvo su tercera posición en la general entre Superbargnères y el Alpe d'Huez, antes de diluirse como un azucarillo cuando la fatiga apareció. Por el contrario, cuantos más kilómetros llevaba acumulados la carrera, mejor posición alcanzaba Lejarreta, arrebatándole por fin a Mottet su quinta posición en la última etapa de montaña.

El compatriota de Lejarreta, Pedro Delgado, comprobó que el déficit que tenía que salvar era demasiado grande (como Laurent Fignon le había dicho de manera tan grosera durante las primeras etapas), en especial con un LeMond y un Fignon a tope de fuerzas. Cuando subió a la rampa para tomar la salida en la contrarreloj, se encontraba en una encrucijada.

«El día anterior estaba a dos minutos y veintiocho segundos. En Luxemburgo comencé a correr dos minutos y cuarenta y dos segundos más tarde de lo que debía. Alguien me dijo, “Oye, Pedro, ¿sabes que puedes convertirte en el primer corredor de la historia del Tour de Francia que tarda menos tiempo en terminar la carrera que el vencedor?”. Al final, el déficit que tuve en la clasificación superaba los tres minutos. No tenía ningún tipo de motivación en la contrarreloj. Tanto la primera como la segunda posición estaban demasiado lejos como para atacarlas, y por detrás no había nadie que pudiera poner mi tercera posición en peligro. Así que me limité a completarla. Nada más. Pero algunos periodistas españoles pensaban que fui despacio para no ser el primer ciclista que terminaba la carrera empleando menos tiempo que el vencedor».

«Incluso en la actualidad, la recuperación que logró Delgado queda ensombrecida por la lucha de los primeros», afirma Graham Watson. «Si lo miras en perspectiva, la manera de correr de Delgado en su intento por recuperar su déficit fue impresionante. Lo normal

era que hubiera perdido varios minutos en la primera contrarreloj larga, la quinta etapa, pero en lugar de eso contraatacó y aprovechó esa actuación para alcanzar logros mayores carrera adelante. Jamás sabremos si hubiera podido vencer aquel Tour de haber hecho un prólogo normal, pero con casi toda seguridad lo hubiera hecho, y con ello este Tour nunca habría terminado de esa forma tan conocida».

Lo que es cierto es que ese imparable escalar posiciones en la general, partiendo de la ignominia de ser el farolillo rojo tras el prólogo, le debe mucho a la fortaleza de su equipo, sobre todo a la gran dedicación de sus leales lugartenientes Indurain, Palacio, Rondón y Gorospe. De hecho, el Reynolds fue el único equipo de toda la carrera en llegar a la línea de salida de la contrarreloj de Versalles con sus nueve integrantes. Los nueve se presentataron al servicio. (Puede que Delgado fuera el primer farolillo rojo del Tour de 1989, pero el último clasificado al final, el esprínter del Paternina Mathieu Hermans, tuvo que soportar una doble vergüenza. Tras su victoria en Blagnac no solo se convertiría en el primer ganador de etapa que terminaba en última posición, sino que no sería, además, la primera vez que terminaba el último. No hacía sino repetir su actuación de 1987).

Delgado estaba desesperado por ganar el Tour de 1989 para acallar a sus críticos, para apartar de un manotazo los nubarrones que lo habían perseguido desde su problema con el probenecid el verano anterior. Tras la debacle en el prólogo, su ascenso furioso por la general (que, lo más increíble de todo, no incluía ni una victoria de etapa) fue, por supuesto, su intento de quedar lo más cerca de su ambición como fuera posible.

En la edición de 1989 no hubo positivos, ninguna acusación velada manchó la batalla por el amarillo. Cada día pasaron control seis ciclistas: el ganador de la etapa, el segundo clasificado, el maillot amarillo, el segundo de la general y dos ciclistas elegidos al azar. «Los controles no eran tan rigurosos como lo son hoy en día», dice Sean Yates, «pero lo más seguro es que eso tenga más que ver con los productos que tratan de encontrar en la actualidad. 1989 fue, todavía, anterior a aquella época».

Aunque sería muy ingenuo pensar que todos los miembros del

pelotón corrieron limpios, es justo considerar esta carrera como una de las últimas ediciones antes de la EPO y de que el juego cambiara por completo. «En los 80 y principios de los 90» explica Stephen Roche, «todavía sabías que, si un chico tenía talento natural, podía llegar y ganar, porque, fuera lo que fuera lo que te pudieses encontrar en el mercado tu rendimiento mejoraría en un tres o un cinco por ciento. Así que, cuando alguien tenía mucha clase podía vencer a alguien que se estuviera metiendo algo. A finales de los noventa y comienzos del SXXI algunos de los productos en el mercado, en ese momento en particular, podían suponer una ganancia de un treinta o un cuarenta por ciento. Así que daba igual la calidad que tuviera un ciclista, era imposible que alguien que corría limpio pudiera derrotar a alguien que se metía algo.

En cuanto la EPO puso su fría zarpa sobre el hombro del pelotón profesional, ciclistas de tanta calidad como Delgado se vieron descolgados, se convirtieron, como mucho, en ciclistas ramplones. «Un año estaba en el grupo delantero, y al año siguiente me vi en el último grupo, como si fuera uno de los peores ciclistas. Y había hecho todo como lo hacía cada año. Entonces ¿qué estaba ocurriendo...?».

De vuelta a finales de los ochenta, Greg LeMond repasó con Samuel Abt el problema del dopaje dentro del pelotón. «Por descontado que hay una minoría de ciclistas que recurren al dopaje. En Europa hay más de setecientos profesionales. Muchos de ellos están sin un duro, y son humanos. Son muy pocos los que, sabiendo que si se toman algo pueden mejorar su rendimiento, son capaces de negarse a ello. Pero los controles son bastante estrictos, así que, de verdad, confío en que durante las grandes carreras el dopaje sea mínimo. Puede que en las carreras más pequeñas, en las que no hay controles, el asunto sea diferente. En esas carreras no todos corren a pan y agua... pero son, sobre todo, los de segundo nivel los que se dopan».

Después de que no hubiera ningún positivo y la sombra de la sospecha no sobrevolara el resultado, como sí había ocurrido un año antes, nada se interpondría en el camino del drama, de la pura intriga deportiva, de la etapa final de 89. Después de que 136 ciclistas hubieran rodado rampa abajo en Versalles, dirigiéndose a los Campos Elíseos para, como dice Andy Hamspten, recibir el

homenaje del público sin tener que compartirlo con nadie más, apenas quedaban dos ciclistas.

Lo que quedaba era un duelo, un tiroteo, una velada pugilística.

El combate ciclista del siglo.

Fignon contra LeMond

«Hay mucha diferencia entre encontrarse bien y no tener presión», dice Len Pettyjohn. «Cuando llevas el amarillo, el cuello aprieta demasiado».

Tal y como había hecho durante las tres semanas anteriores, el mánager del Coors Light, integrado en el equipo ADR a lo largo de la carrera, asistió en primera fila a todo lo que sucedió aquella mañana. Pudo comprobar lo calmado y sereno que estaba Greg LeMond, y que, al otro lado del comedor del hotel durante el desayuno, Laurent Fignon era presa de la ansiedad.

«Esa mañana nos reímos mucho y pasamos un buen rato. Greg estaba muy relajado, porque no tenía nada que perder. Había salido a rodar un poco con su bicicleta de contrarreloj, pero había algún problema, porque los acoples se soltaban y el mecánico estaba cortando una lata de refresco en un intento de colocar un espaciador entre los cuernos. Echamos un vistazo y Fignon estaba allí, al fondo del aparcamiento, con un manillar de contrarreloj en su bicicleta. Los había conseguido y entrenaba con ellos. No hacía más que mirar a Greg, y podías darte cuenta de lo nervioso que estaba. Así que entramos a desayunar, todos de buen humor. Vimos entrar a la gente del Super U y Fignon volvió a mirar. Greg le saludó con una mano, sonriendo. Fignon tenía la cara lívida. Estaba acusando la presión. Podía sentirse su miedo».

Con cada hora que se acercaba la contrarreloj, las dudas crecían. Cincuenta segundos de ventaja, un recorrido corto por las calles de su ciudad natal con las que tan familiarizado estaba, ¿qué podía salir mal? La lógica estaba del lado de Fignon. Pero la tecnología tiene sus propias formas de precipitar una derrota. Por un lado, la

única forma en que LeMond podía derrotar a Fignon era aprovechar las ventajas físicas que ofrecía la tecnología, aplicando la ciencia. Por otro, ofreciera o no ofreciera el equipamiento de LeMond la ventaja necesaria, el simple miedo de que lo hiciera fue suficiente para poner histérico a Fignon.

Y tampoco es que Cyrille Guimard fuera un tecnófobo. Todo lo contrario. A lo largo de los últimos diez años, el jefe del Super U había estado a la vanguardia de la innovación, sobre todo cualquier teoría novedosa que tuviera que ver con la aerodinámica. Fue el hombre que hizo correr a Fignon e Hinault con bicicletas cuyo cuadro presentaba slooping, además de convertirse en un evangelista del uso de las ruedas lenticulares. Pero por algún motivo, huyó del uso del manillar de triatleta, a pesar de que pudo comprobar lo mucho que habían ayudado a LeMond a atravesar el viento y la lluvia en la contrarreloj de Rennes. Cuando se le preguntaba por ello, murmuraba alguna excusa, diciendo que los habían probado pero que limitaban la capacidad de Fignon para respirar. LeMond estaba encantado de escuchar esta confesión. «¡Gracias a dios que la gente es escéptica...!».

«Nosotros valorábamos vencer por méritos propios, sin ayudas artificiales», escribiría más tarde Fignon. «Y en las grandes carreras teníamos una regla inviolable: si usábamos un material nuevo, teníamos que haberlo probado al máximo antes de esa carrera. Teníamos que estar verdaderamente convencidos de que podíamos confiar en el material, sobre todo en el Tour de Francia, en el que solo usábamos material probado al cien por cien, y que conocíamos por su solidez y por saber cómo funcionaba».

Parece quedar claro que, para Fignon, las ruedas lenticulares no entraban en esa definición de «ayudas artificiales». En la contrarreloj final montó dos ruedas lenticulares en las que aparecían pintados los colores nacionales de Francia, a juego con su cinta de manillar tricolor. Esa ostentación era consistente con la supuesta inevitabilidad del resultado. Stephen Roche apunta que «aquella mañana, los Campos Elíseos se inundaron de camisetas azules, blancas y rojas en las que se leía: “Fignon, ganador del Tour de Francia”».

Dejando a un lado tanta presunción («estaban tan seguros de que

ganaría que habían preparado una celebración especial»), Roche considera la decisión del líder del Super U de usar dos ruedas lenticulares como un fallo garrafal. «Aquello fue un error grandísimo. Ese día, llegando desde Versalles, todas las calles que hacían intersección producirían vientos de costado. Si hubiera sido una carretera completamente recta con viento de cara, sí que hubiera resultado beneficioso. Pero cuando tienes un viento cambiante llegando desde ambos lados, ni tan siquiera te vas a atrever a bajar la mano al cuadro para cambiar de desarrollo, por miedo a que una ráfaga de viento te haga desplazar la rueda delantera. Sería de lo más incómodo. Si lo hubieran calculado todo como debían, jamás habrían asumido el riesgo de montar una rueda delantera lenticular. Pero como se vieron con tanto margen, asumieron el riesgo». Así que, más que el hecho de que en el Super U hubieran decidido no echar mano de la tecnología para asegurar la posición de Fignon en el podio, lo que parece es que decidieron echar mano de la tecnología equivocada.

Por su parte, LeMond había hecho sus cálculos y se mostraba inflexible en que la bicicleta tenía que estar tal y como él quería. «Yo quería que Greg usara rueda lenticular delante», admite Len Pettyjohn, «pero él se negó. Era su decisión. Por entonces, la aerodinámica de las ruedas funcionaba de forma que una racha de viento te podía hacer cruzar todo el ancho de la vía si montabas doble lenticular. Eran muy peligrosas. Greg dijo "¿Sabes qué? Quiero ir lo más rápido que pueda, y no quiero que nada me distraiga. No quiero tener que preocuparme por nada. Así que ni se te ocurra ponerme esa rueda delante"».

LeMond insistió también en que no le comunicaran sus parciales durante el trayecto. Con eso se quitaba de encima todo elemento psicológico, todo pensamiento, liberándolo de distracciones ante este puro combate físico. Sin embargo, Fignon sí que tendría cierta percepción de cómo le iba en comparación a LeMond, por mucho que él no quisiera. Otro elemento que añadir a esa pila cada vez mayor de cargas psicológicas.

«Cuando comienzas a perder tiempo» comenta Pettyjohn, «entras en pánico. Esa es la realidad del ciclismo de competición. Acto seguido comienzas a pedalear un poco más duro, hasta que pasas tu límite.

Te sube el pulso, y entonces tienes que reducir un poco. Y si ahora vas rápido, ahora lento, ahora rápido, ahora lento, ¿sabes qué acaba ocurriendo? Pues que acabas yendo lento. Y que te llegue por los oídos el mensaje de que estás perdiendo tiempo cuando te encuentras en la mierda no es lo mejor que puede pasar. Aquel día todo debió de representar una distracción para Fignon».

Dejando a un lado el componente psicológico, Fignon también tenía algo físico de lo que preocuparse, algo de lo que él pensaba que «nadie sospechaba, porque habíamos impuesto un bloqueo mediático». Había desarrollado un forúnculo terriblemente doloroso, justo bajo los glúteos, en la zona en la que el culote entraba en contacto con el sillín. Por culpa de ello llevaba dos noches sin poder dormir, y por mucha crema que le pusiera el médico del equipo, el tamaño del forúnculo no disminuía.

Pero a pesar de toda la presión tanto psicológica como física a la que estaba sometido, Fignon sabía –como casi todo el mundo– que seguía siendo el máximo favorito para ocupar la posición más alta del podio del Tour esa tarde. Sí, era más que probable que LeMond consiguiera la victoria de etapa, pero acabar con el déficit que los separaba estaba, seguramente, fuera de su alcance. «No podía perder. No podía imaginar que aquello pudiera ocu-rrir. No era factible». Y prácticamente todo el mundo pensaba lo mismo. Su compañero de equipo, Bjarne Riis creía que esos cincuenta segundos serían un hueco más que suficiente. «Claro, por supuesto. Estábamos completamente seguros». Si bien resulta comprensible que alguien de dentro del Super U se mostrara cal-mado y optimista, el fotógrafo imparcial Graham Watson coincide con la valoración universal. «Habría que estar muy borracho o ser muy bicho raro como para alzarse antes de la etapa y afirmar que LeMond derrotaría a Fignon».

Pero en París había una persona que sí cuestionaba el destino: Gregory James LeMond. Su resolución, como se podía ver en esas entrevistas televisivas nocturnas posteriores a cada etapa, no había hecho sino crecer y crecer. LeMond había echado cuentas y se había convencido. Creía. Y esa mañana, como explica Kathy, logró algún converso para su fe.

«Mi padre era el hombre más amable y optimista que podía

encontrarse. Aquella mañana, cuando todo el mundo estaba sentado en el Hilton de París, dijo que quería dar un paseo. Pero lo que de verdad hizo fue coger un taxi y visitar a Greg en el Sofitel. Greg acababa de regresar de su calentamiento matutino, y le dijo, “Dave, me encuentro muy bien. Creo que puedo hacerlo”. Entonces papá regresó al Hilton, y me dijo que creía que Greg era capaz de hacerlo».

«Cielo santo, papá. Déjalo. Es imposible».

«No, no, no, para nada. He ido y he estado con él».

«¡Qué! Ni tan siquiera yo hablo con Greg la mañana antes de una contrarreloj. Siempre se aísla».

«Pues no, he estado con él y hemos charlado un rato».

«Papá estaba tan seguro de que Greg ganaría que cogió a Geoffrey, nuestro hijo de cinco años, y se lo llevó al lado del podio para que pudiera ver a su padre ganar. Mi padre siempre confió plenamente en Greg, ¡y yo siempre era la que ponía los pies en el suelo! Yo decía, “Venga, no seas tan codicioso. ¿No te das cuenta de la suerte que tenemos?”. Aunque si hubiera quedado segundo habríamos estado también muy felices».

Mientras se alargaban las sombras bajo el sol de la avanzada tarde, los últimos dos ciclistas daban círculos uno alrededor del otro en el área de calentamiento, como dos boxeadores que esperan a que sea el otro el que lance el primer golpe. Desde luego, LeMond no tenía pinta de conformarse con la segunda posición. En lugar de eso, con sus gafas Oakley, su casco aerodinámico y sus acoples, parecía inescrutable. Incluso invencible. Por su parte, Fignon, con sus gafas de profesor y su coleta ondeando ligera con la brisa, y con un manillar convencional, parecía vulnerable. Incluso vencible. Las últimas tres semanas habían sido una batalla campal entre ciclistas, entre estilos, entre filosofías. Y se iba a decidir de una vez por todas.

En treinta minutos sabríamos quien era el campeón.

CAPÍTULO 17

media hora PARA LA INMORTALIDAD

«Ocho segundos después de 3.500 kilómetros no son muchos,

pero el deporte es así».

Cyrille Guimard

Los últimos dos gladiadores se preparan para la batalla.

16:12

Greg LeMond alza su Bottecchia roja para ascender los escalones de metal del remolque desde el que se da la salida de esta cuarta y última contrarreloj del Tour de Francia de 1989. Las otras tres han demostrado ser vitales para conducirlo a este punto crítico, para que aún mantenga a Laurent Fignon al alcance; pero esta es la que de verdad importa. Si rinde, el mundo recordará siempre esta contrarreloj.

Se permite echar un último vistazo al bulevar que se extiende frente a él en la distancia. Apenas un vistazo mínimo. Sus ojos, ocultos tras esas Oakley, se dirigen a sus muslos. Dada la posición recogida que mantendrá en los próximos veinticinco kilómetros, será lo único que sus ojos vean durante la siguiente media hora. O bastante menos, si las cosas van como él espera.

Los dedos de la mano derecha del comisario cuentan los últimos segundos antes de darle la salida, y allá va.

16:14

Fignon ocupa su lugar en la rampa de salida, optando por no usar ni casco ni gafas de sol. Tampoco llevará la banda en la cabeza que llevó durante la cronoescalada. Ni tan siquiera se quita el pelo de los ojos; lo que queda de su flequillo cuelga a su aire sobre su frente. Está lejos de parecer invencible. Los labios fruncidos y las nerviosas miradas que lanza en furtivas ocasiones lo confirman.

16:15

LeMond arranca con una velocidad impresionante, mante-niendo la única táctica posible: pedalear tan rápido como pueda durante el mayor tiempo que le sea posible, no muy diferente de como lo haría un corredor de 400 metros al que le piden que corra un 10.000 al ritmo que suele correr la vuelta. Dejando atrás el barrio de Porchfontaine vuela bajo el viaducto del ferrocarril en el suburbio de Viroflay.

16:16

LeMond vira a la izquierda para entrar en la Avenida Roger Salengro. El público que ha salido a la calle en esta tarde de domingo en este punto es numeroso, y alza sus manos para ponérselas de visera y proteger sus ojos del sol.

Sus corazones se detienen durante un instante cuando la bici-cleta de LeMond se cimbrea un momento, de manera inexplicable. Pero de inmediato, LeMond vuelve a ponerse recto y avanza por una línea angosta. Será la única ocasión en toda esa contrarreloj en la que el de California parezca mínimamente humano. El corresponsal del Guardian se refiere a él, en esa posición aerodinámica, como «una mantis religiosa al acecho de la mosca que es Fignon».

16:18

Fignon se adentra en la Avenida Roger Salengro, pero las noticias son preocupantes. Solo lleva apenas cuatro minutos sobre el asfalto y ya pierde siete segundos con LeMond. La presión psicológica sube una marca o dos.

LeMond parece llevar un motor mientras pasa frente a colegios de ladrillo rojo y pequeños tabacs, y talleres mecánicos y andrajosas gasolineras. Este no es el París de los panfletos turísticos. Ya llegará. Por ahora, el Tour está visitando el París de los parisinos normales y corrientes.

16:20

Fignon mira a su izquierda, distraído momentáneamente. Puede que haya escuchado una radio en la que se narra lo que está pasando, con el volumen demasiado alto. O puede que sea un grito desde el balcón de alguna primera planta, un aficionado que le ofrece información sobre los puntos de control. Para asegurar la tranquilidad de su corredor, Guimard acerca su coche un poco más.

Cosa de kilómetro y medio por delante, LeMond vira a la derecha para subir por el margen sur del Sena, rumbo al centro de la capital. Sale del extrarradio para entrar en la ciudad.

16:24

Cerca de las oficinas de L'Equipe, LeMond cruza el Sena por el Pont d'Issy les Moulineaux antes de girar de manera abrupta a la derecha para seguir la orilla norte del río. Le quedan trece kilómetros por cubrir de esta carrera titánica, y pese a que él lo desconoce por expresa petición, el tiempo que marca en este punto excita al mundo entero. Después de doce kilómetros rebaja con comodidad la marca de todo el que ha pasado antes que él por aquí. Su tiempo rebaja en veinte segundos al siguiente más rápido, el suizo Erich

Maechler, del Carrera. Incluso si estuviera recibiendo información de los tiempos, de nada les vale ni a él ni a su equipo saber quién y cómo ha pasado antes. Todo, absolutamente todo, gira en torno a su tiempo en comparación con el de Fignon.

16:26

Fignon alcanza el Pont d'Issy les Moulineaux. Antes de que se anuncie su marca hay una pequeña pausa. Y pese a que su tiempo mejora el que ha marcado el ciclista que en ese momento ostenta el mejor crono, su compañero Thierry Marie, sigue veintiún segundos por detrás de LeMond, y todavía no ha alcanzado la mitad del recorrido. La situación se está volviendo precaria, muy precaria.

Cyrille Guimard, que viste una camiseta amarilla, posiblemente desafiando al destino, y con el codo fuera de la ventanilla, acelera el coche hasta ponerlo a suficiente distancia como para que Fignon pueda escuchar sus gritos. Le comunica la noticia. ¿Hará esto que empuje aún más fuerte o unos rápidos cálculos mentales le sugerirán que, si sigue a este ritmo, estará a salvo por muy poco?

La brumosa visión en la distancia de la Torre Eiffel señala que la carrera se acerca a su final.

16:28

LeMond pasa bajo el Puente de Bir-Hakeim y está a la altura de la Torre Eiffel, en el margen contrario del río. José De Cauwer mantiene la distancia en el coche que lo sigue, obedeciendo los deseos de su ciclista. Nada de información ni de distracciones.

En la línea de meta, Kathy LeMond se sienta hecha un manojo de nervios, con sus gafas de sol y su vestido a lunares. Ante ella, Scott, el hijo de dos años de la pareja, se mantiene ajeno a la tensión, durmiendo durante toda la contrarreloj en su carrito. Mientras que Kathy sigue atenta el desarrollo de la etapa en una televisión, el último punto intermedio le da esperanzas. Se gira a su madre. «¡Ay,

dios mío! Creo que puede lograrlo».

16:31

LeMond ha pasado volando a través de los túneles que corren junto al Sena, incluido el Pont d'Alma, que ocho años después será la escena del fatal accidente de coche de la Princesa Diana y Dodi Al Fayed. Carretera abajo, en la parte opuesta de los túneles, Fignon ha alcanzado el Puente de Bir-Hakeim. ¿El último tiempo intermedio? Veintinueve segundos separan a estos dos hombres.

16:32

Charly Mottet, el sexto clasificado, completa su contrarreloj y termina su participación en la carrera. En cuanto se entera de cómo va el duelo que se está dando por detrás, y con LeMond a punto de entrar en los Campos Elíseos, decide quedarse en la zona de meta. Un jovencito le pide un autógrafo. Además, recibirá un pequeño consejo de su héroe. «No te lo pierdas. Esto puede ser histórico».

16:35

Fignon se desvía del río y pasa ahora por la Rue Rivoli, pasando bajo la pancarta que señala que apenas le quedan cuatro kilómetros de Tour. Muy pronto cruzará la Plaza de la Concordia y saldrá a ese coso de los leones que son los Campos Elíseos. LeMond ha cubierto ya más de la mitad del icónico bulevar, ciñéndose al bordillo izquierdo, que le da una mayor protección.

16:37

LeMond toma el giro frente al Arco del Triunfo; por primera vez desde Versalles sus brazos sueltan los acoples para poder negociar mejor la curva de ciento ochenta grados. Una vez que vuelve a

tomar impulso, regresa a la posición recogida que tan buenos resultados le ha dado hasta ahora, y acelera a tope en el descenso hasta la meta. Es el último esfuerzo después de más de tres mil kilómetros, y más de ochenta y siete horas sobre el sillín. Es un borrón sobre el pavimento, y el pavimento es un borrón para él.

16:38

Todos los vehículos que van tras LeMond, excepto un par de coches oficiales, son desviados de la línea de meta por otro camino, con lo que José De Cauwer no podrá contemplar el momento en el que su líder completa este Tour. A partir de ahora tendrá que contentarse con la radio de carrera.

Pasada la línea de meta, el fornido masajista de LeMond, Otto Jacome, escucha la última diferencia. «¿Cuarenta y ocho? ¡Ay Dios! ¡Ay Dios mío! ¡Cristo Bendito...!». Este podría ser el mayor éxito de la larga asociación que el mexicano ha formado junto a LeMond, del hombre cuya presencia, en palabras de Kathy, «era como una terapia para Greg. Tenía alguien en quien podía confiar después de todas aquellas puñaladas del Tour de 1986; para estar seguro de que su comida estaba en buen estado y su bicicleta funcionaba como era debido».

16:39

LeMond cruza la meta en un tiempo de 26 minutos y 57 segundos, con una increíble velocidad media de cincuenta y cuatro kilómetros por hora. Es la etapa más rápida en los ochenta y seis años de la historia del Tour de Francia. Ha triturado el récord de Sean Yates. Kathy abraza a su suegro Bob antes de que su marido pase como una exhalación, dejándose llevar por la zona de meta. Con tanto alboroto no la escucha gritar: «¡Greeeeeeeeeg!». Jacome se apresura a recibir a su ciclista y atender sus necesidades más inmediatas, igual que un entrenador de boxeo, rápido en ensalzar la actuación de su luchador al final de un asalto. Después, la pareja es engullida por una marabunta mediática. Ahora no queda más que esperar. Fignon ha de acabar en menos de 27 minutos y 47 segundos para llevarse a casa su tercer triunfo en el Tour.

16:40

Fignon trata de recuperar velocidad por el suave ascenso que conduce al Arco del Triunfo, levantándose del sillín en un intento desesperado por encontrar ritmo; o puede que sufriendo el incesante pinchazo de ese forúnculo, desesperado por no poder pedalear sin dolor. Su estilo no se asemeja en nada al pedaleo fluido de LeMond. A simple vista parece que seguirá perdiendo tiempo. Cuando alcanza el giro de ciento ochenta grados, se confirma. La multitud que se agolpa tras el bordillo dibuja una mueca de dolor y el miedo cubre a la nación. En ese mismo instante, Fignon está cincuenta y tres segundos por detrás de LeMond, lo que convierte al americano en campeón, si nada cambia. Ya no es cuestión de defenderse. Ahora es él quien nece-sita rebajar unos segundos frente a su rival antes de llegar a meta, y solo tiene dos minutos. De no hacerlo así, la carrera se le habrá escapado entre los dedos.

En la línea de meta, LeMond, con unos cascos de Radio France cubriendo sus oídos mientras escucha la narración que retransmite esa cadena, no se atreve a soñar. De hecho, aún no sabe qué ocurre, porque el tumulto y el ruido que lo rodean le impide escuchar.

16:41

La enorme flotilla que sigue los pasos de Fignon por los Campos Elíseos, incluidas veinte motocicletas y, dado que el francés es el último ciclista, el coche escoba, es desviada del trazado. Guimard desaparece por ese mismo desvío que casi todos los demás, dejando a Fignon que encare a solas ese agónico último minuto, una silueta vulnerable en este ancho bulevar, un pequeño bote en la inmen-sidad del océano.

16:42

Una ráfaga de viento desvía ligeramente a Fignon, pero da igual. Se ha acabado. Ha excedido el límite de tiempo. El inmisericorde cronómetro oficial no espera a ningún ciclista, sea cual sea el

maillot que vista, como tres semanas atrás pudo comprobar Delgado en Luxemburgo. El margen es de ocho segundos. Ocho. Segundos.

Fignon se tira de manera dramática al suelo, frente a un cor-dón de gendarmes que protege el área de meta. La oscuridad se cierne sobre su mundo. Todos los colores desaparecen. Comienza a llorar, amargas lágrimas de desesperación. Se quita las gafas, baja la guardia.

Unos pocos metros más allá, la ansiedad de Kathy LeMond no amaina. Le pide a todo el mundo que la rodea una confirmación. «¿Ha ganado o no?». Se da la vuelta y Greg trota hacia ella, golpeando con las calas de las zapatillas sobre el asfalto. Su abrazo y los besos apasionados que su marido le da le aclaran las dudas. Está casada con el, otra vez, ganador del Tour de Francia.

París enmudeció. Europa enmudeció. El mundo enmudeció. Acababan de presenciar algo de lo más épico. La voz de Daniel Mangeas, el comentarista en los Campos Elíseos que había comenzado una improvisada cuenta atrás por el sistema de sonido, había asegurado que todos los que acudieron a la capital se vieran inmersos en el drama. «Cuando Fignon se acercaba a la meta» le contaría Mangeas a Cycling Weekly, «mi compañero me gritó que le quedaban diez segundos para salvar su Tour. Y en ese momento comencé a contar. Diez, nueve, ocho, siete... hasta llegar a cero; y así fue. Greg había ganado el Tour, y en ese momento, lo que más deseé fue que Fignon no me hubiera escuchado haciendo esa cuenta atrás».

Ya en la habitación del hotel, Johan Lammerts se había duchado y estaba tumbado en la cama. No podía creerse la actuación que se había sacado de la manga su compañero de habitación. «Ver a Greg pedaleando con esa fuerza fue todo un subidón». Pero el comentarista de la televisión francesa se centró menos en los logros de LeMond que en la autodestrucción del chico de casa: “Laurent Fignon a perdu le Tour de France” [Laurent Fignon ha perdido el Tour de Francia]. En su voz se mezclaban la pena que sentía por su compatriota y el interés del periodista que persigue una buena historia.

En el autobús del Reynolds, un Pedro Delgado que se estaba cambiando, se vio sorprendido por el griterío que venía de la línea de meta. «Fue como una explosión. “¿Pero qué ha pasado?”. “Fignon ha perdido”. “¿Qué?”. “Si, por ocho segundos”. No me lo puedo creer».

En la carpa de patrocinadores, a tiro de piedra de la acción, la gente del Super U había pasado casi todo el día de muy buen humor. Cuando Fignon salió de Versalles, su compañero Bjarne Riis estaba recibiendo su ración de gloria tras haber completado su primer Tour. Eso fue antes de que los parciales comenzaran a filtrarse, momento en el que el silencio se adueñó de la carpa. «Todos los ciclistas estábamos allí», recuerda Riis, «asistiendo a los últimos minutos. “¡Oh, no, no, no!”. Pensábamos en el premio económico que estábamos a punto de perder después de toda la carrera trabajando por conseguirlo. Pero no solo era el dinero. Sentíamos lástima por Fignon. Le habíamos apoyado en todo lo posible, pero todo se había ido al garete». Lo único que rompía el silencio y estupefacción en aquella pequeña carpa eran los sollozos de las esposas y novias que habían venido a celebrar la supuesta victoria. Thierry Marie, que había logrado la segunda posición, no encontraba consuelo. «Ojalá hubiera podido cambiar mi contrarreloj por la de Fignon...».

Con toda seguridad, habían presenciado el mayor retorno de la historia del deporte. En comparación, incluso algo de tal magnitud como fue la Pelea en la Selva en la que un Muhammad Ali de treinta y dos años reconquistaba el título de los pesos pesados después de que siete años atrás le hubieran despojado de él (además de la licencia), quedaba ensombrecido. Ahora esta era la mayor historia deportiva. Un hombre que había burlado a la muerte, cuyo cuerpo estaba repleto de perdigones, quien había estado a punto de abandonar el deporte apenas un mes atrás, que había corrido prácticamente solo por culpa de la debilidad de su equipo y que había completado la contrarreloj más rápida de la historia de la carrera, conseguía ganar el Tour de Francia después de recuperar una desventaja de tiempo que parecía imposible de superar.

En el estudio del Channel 4 en Londres, el comentarista y dos veces medalla olímpica Mick Bennett ofrecía su opinión, desde el corazón,

de lo que acababa de presenciar: «Creo que este es el momento televisivo más emocionante desde que dispararon a JR». Los espectadores británicos habían disfrutado de este momento dramático gracias a los excitantes y expertos comentaristas Phil Liggett y Paul Sherwen.

«¡Dios bendito!», dice Sherwen. «Phil y yo siempre comentamos que ese fue uno de los mejores momentos. Somos un equipo. Yo fui a la universidad e hice una carrera en ciencias. Mi campo son las matemáticas. Y hasta hoy, siempre intento calcular los tiempos. Cuando hacía mis cuentas y le pasaba la información a Phil, este confiaba en mí por completo: «esto es lo que ocurre, este es el hueco, va a pasar esto, va a pasar lo otro, bla, bla, bla». Pero al final, sobre la meta, no era yo quien lo narraba. Eso era cosa de Phil, y lo hacía a la perfección». Trayendo el Tour de 1989 a los espectadores británicos parecían una pareja de presentadores en una noche electoral, con Liggett dando los resultados mientras Sherwen ofrecía las predicciones basándose en los datos. Pero en lugar de gráficas electorales lo que usaban era papel y lápiz. Como mucho, una calculadora de bolsillo.

En unas elecciones solo puede haber un vencedor. El resto ha de perder. Y nadie perdió de manera más dura que Fignon. El periodista Edward Pickering hizo un perfecto intento de meterse en la cabeza del parisino mientras cumplía con su deber de asistir a la ceremonia del podio. «Imaginen la confusa sensación de vergüenza que debió de sentir a cada paso, la descarga de adrenalina que debía de estar clavándose en su pecho, los espasmos en sus piernas, la certeza de que, si le dieran la oportunidad de repetir aquella jornada, de ninguna de las maneras perdería ese maillot amarillo».

«Estar en ese podio junto a Fignon fue horrible», comenta Delgado. «Tenía el Tour en sus manos. Sentí lástima por él. Por su forma de competir era quien más se merecía la victoria. Era mucho más agresivo, más deportista. Hubiera preferido perder contra él, no contra LeMond». Hubo un intercambio de sonrisas valientes en el podio, del propio Fignon incluso; y de los otros dos hacia él. Pero ni LeMond ni Delgado habrían querido estar en su lugar, atrapado ante la mirada colectiva de una nación decepcionada.

En esa ceremonia se hizo historia. Era la primera vez en la que tres

antiguos vencedores compartían el podio; además, eran los respectivos ganadores de las tres grandes vueltas por etapas de esa temporada. Y lo que es más, cuando el suegro de LeMond entregó al pequeño Geoffrey, de cinco años, a su padre (quien se apresuró a colocarlo en el escalón más alto del podio), fue la primera ocasión en la que un campeón unía a su descendencia a las celebraciones, práctica que en los últimos años han repetido Bradley Wiggins y Chris Froome. «¡Llevaban tanto tiempo sin verse!», dice Kathy. «Ese gesto de mi padre fue precioso».

La disección comenzó en el mismo momento en el que Fignon se derrumbaba exhausto sobre el asfalto, y continuaría a lo largo de toda la noche. ¿Se había confiado o había sido víctima de los nervios y las preocupaciones? ¿Debería ser criticado por no haber usado el manillar de triatleta o debería alabarse su apuesta neo-purista? ¿O, después de haber realizado la contrarreloj más rápida de toda su carrera, cayó derrotado simple y llanamente por una actuación impresionante y casi sobrehumana? Los protagonistas fueron dando, uno a uno, su opinión.

«Fignon debería haber ganado», le contó Marino Lejarreta a Cycling Weekly, «y creo que, si de verdad hubiera considerado a LeMond como una amenaza, habría salido a tope desde el mismo comienzo de la crono, durante la primera mitad, y haber acabado con toda resistencia. Fignon infravaloró a LeMond, y ha pagado un alto precio por ello».

José De Cauwer da su explicación con su conocimiento como director deportivo. «Fignon es un hombre orgulloso. Quiso ganar el Tour con determinado estilo, dando un puñetazo en la mesa y diciendo “Voy a ganar este Tour de Francia de esta manera”. Pero no tomó las decisiones correctas». «Está claro que lamentó no haber usado los acoples de triatleta», concluye Bjarne Riis, «no cabe duda. El único motivo por el que no los usó fue porque no estaba convencido del todo de su potencial, y porque tampoco tuvo tiempo suficiente como para probarlos. Además, puede que también fuera un poco testarudo. Pero en ese momento, ya era demasiado tarde».

Sean Yates lo achaca todo a la tecnología. «Físicamente, esta-ban muy igualados. Al final todo se redujo a una cuestión de aerodinámica. Si alguien debe cargar con la culpa ese es Guimard,

aunque lo cierto es que tampoco se le puede culpar de no conocer algo que no estaba comprobado. Incluso mi mejor amigo, que es licenciado con matrícula de honor en matemáticas y física, aparte de en esto y lo otro y lo de más allá, era incapaz de ver la ventaja que podían suponer esos acoples. ¡Y te hablo de un tío que se ha sacado los títulos en Oxford! Y para mí, que no he aprobado un examen en mi vida, ¡resulta obvio! Cuando estudias la posición de un esquiador en un descenso, por algo verás que mantienen esa posición tan recogida. Les hace ir más rápido. Pero por entonces nadie tenía la más remota idea de lo importante que era la aerodinámica, ya fuera usando unos acoples en el manillar o poniéndose un casco. O no llevar coleta...».

El inventor de ese manillar, Boone Lennon, le atribuye todo el mérito, con gran modestia, a Greg LeMond, quien con el paso de los días estuvo cada vez más fuerte en aquel Tour. «Yo tengo la sensación de que lo habría conseguido de todas formas. Puede que aquel manillar de triatleta fuera lo que sustituyó al hecho de no contar con un equipo en condiciones. En las últimas etapas no tuvo nadie que lo ayudara, para que hiciera las persecuciones y los contraataques, y todo eso. La ayuda que recibió de los acoples fue el sustitutivo de esa ausencia de equipo».

Paul Sherwen considera que la actitud de Fignon resultó crucial. «Que Greg ganara resultaba del todo ilógico. Pero, ¿conocíamos el estado físico de Fignon? ¿Acaso sabíamos que estaba mermado? ¿Acaso sabíamos que estaba tan mal como estaba? Ahí es donde se encuentra ese resquicio para la duda que siempre ha de quedar en el deporte».

Y Fignon había logrado mantener el suspense, ya que nadie fuera del equipo sabía lo serio que era el asunto del forúnculo. Aquella tarde, justo tras la contrarreloj, admitiría que llevaba dos noches durmiendo mal por culpa del dolor. Pero entonces desveló un secreto incluso más impactante. «Creo que si la carrera hubiera durado un día más, hasta el lunes, habría abandonado». El exciclista Sherwen sabe lo mucho que puede afectar al rendimiento un asunto como ese. «Si Fignon no hubiera tenido ese dolor, todo hubiera estado mucho más igualado. De hecho, si la contrarreloj hubiera cubierto veinte kilómetros, también habría ganado. Eso es lo que

demuestra la increíble suerte que tuvo la organización del Tour de Francia con el diseño de la carrera».

Habían conseguido salvar el anticlimax que podría haber supuesto una contrarreloj final en un último día en el que no se jugara nada. En lugar de eso, tres semanas de competición feroz en las que los ciclistas lo dieron todo y fueron con el corazón en la boca, encontraron el dramático desenlace que se merecían. Aquella contrarreloj final en 1968, la que había provocado la victoria en la carrera por el margen más pequeño, no solo había sido igualada, sino que incluso se había visto superada. «Les sonrió la suerte», admite Yates. «Si llegan a hacerlo a propósito no hubieran escrito algo mejor. Bueno, supongo que al final el francés hubiera ganado por uno o dos segundos...».

A pesar de haber abandonado su puesto como director del Tour un año antes, Jean-François Naquet-Radiguet podía disfrutar de la satisfacción de saber que ese último día que había decretado había tenido la recompensa de un final de lo más brillante. El mejor de la historia. «Por supuesto que puede pensarse que Laurent Fignon perdió el Tour por mi culpa», le contó a Daniel Friebe. «¡Pensé que saldría en mi búsqueda para matarme! Pero la carrera es como es. Usted puede ver un deporte, una competición, una carrera; o puede ver una procesión. Y yo pensaba que lo que queríamos era ver deporte».

En su autobiografía, Fignon describe de manera muy vívida lo que sintió durante los minutos inmediatamente posteriores a la contrarreloj. «Camino igual que un boxeador conmocionado por los golpes, rodeado por un extraño mundo inundado por un ruido furioso. Camino como lo haría un robot, sin dirigirme a ningún lugar en concreto. No tengo ni idea de donde voy ni de quien me dirige. Siento unos brazos que tratan de mantenerme en pie, que aguantan mi peso. La gente hace todo tipo de ruido a mi alrededor. Algunos gritan. Algunos parecen descompuestos, grogui, destrozados. Y otros lo están celebrando».

Noqueado y perplejo, la reacción de Fignon fue, como puede esperarse, radicalmente opuesta a la de LeMond. «Llegué a temer que al final se me escurriera por un solo segundo», dijo con entusiasmo tras el caótico final. «Podía escuchar al comentarista contar

los segundos. Era terrible. Pero este ha sido el día más feliz de mi vida». Su sonrisa era más grande que el Sena, y sus ojos relucían con más brillo que las estrellas.

Esa noche, junto con los apenas tres compañeros que alcan-zaron París, la celebración del ADR no fue la más ostentosa. Lo que quedaba del equipo, además de Kathy y sus padres, fueron a cenar y después asistieron a un espectáculo en el Moulin Rouge. A medianoche, los LeMond regresaron a los Campos Elíseos, reviviendo las últimas tres semanas mientras se comían un tardío helado. El Super U siguió adelante con su celebración («unos cuantos litros de champán», dice Bjarne Riis), pero cuando las primeras ediciones de los periódicos más madrugadores apare-cieron, algunos, con gran tacto, decidieron esconderlos de la vista de Fignon.

Había muchísimos momentos de la carrera en la que, si las cosas hubieran variado apenas un poco, el resultado habría sido completamente distinto. Está claro que con un margen tan escaso decidiendo la victoria, el mínimo cambio habría dado como consecuencia una carrera de lo más divergente. ¿Y si Pedro Delgado hubiera estado atento al reloj? ¿Y si el ADR no hubiera tenido tan buena actuación durante la contrarreloj por equipos? ¿Y si Cyrille Guimard hubiera podido hacer pasar su coche para llegar a Fignon antes de lo que lo pudo hacer de camino a la cima del Alpe d'Huez? ¿Y si el PDM no hubiera perseguido con tanto empeño al maillot amarillo en la etapa de Villard-de-Lands? ¿Y si Boone Lennon no hubiera aplicado sus conocimientos sobre esquí a este hermoso deporte que es el ciclismo?

Y si, pero, tal vez. El lenguaje del pelotón.

«Greg ganó porque fue capaz de correr una contrarreloj impresionante aquel día», reflexionó de manera generosa Fignon unos años más tarde. «¿Y yo? Yo no podía ir más rápido. Así que ahí tienen el por qué. No hay ninguna injusticia».

«Solo que yo perdí el Tour por ocho segundos. Eso es todo».

Etapa 21

1. Greg LeMond (ADR/EEUU) 26’57”

2. Thierry Marie (Super U/Francia) +33”

3. Laurent Fignon (Super U/Francia) +58”

4. Jelle Nijdam (Superconfex/Holanda) +1’07”

5. Sean Yates (7-Eleven/Reino Unido) +1’10”

Clasificación de los puntos

1. Sean Kelly (PDM/Irlanda) 277pts

2. Etienne De Wilder (Histor/Bélgica) 194pts

3. Steven Rooks (PDM/Holanda) 163pts

Clasificación de la Montaña

1. Gert-Jan Theunisse (PDM/Holanda) 441pts

2. Pedro Delgado (Reynolds/España) 311 pts

3. Steven Rooks (PDM/Holanda) 257pts

Clasificación de la Combinada

1. Steven Rooks (PDM/Holanda) 15pts

2. Laurent Fignon (Super U/Francia) 20pts

3. Sean Kelly (PDM/Irlanda) 22pts

Clasificación por Equipos

1. PDM (Holanda) 263:19:48

2. Reynolds (España) +1'19"

3. Z-Peugeot (Francia) +44'22"

General

1. Greg LeMond (ADR/EEUU) 87:38:35

2. Laurent Fignon (Super U/Francia) +8”

3. Pedro Delgado (Reynolds/España) +3’34”

4. Gert-Jan Theunisse (PDM/Holanda) +7’30”

5. Marino Lejarreta (Paternina/España) +9’39”

6. Charly Mottet (RMO/Francia) +10’06”

7. Steven Rooks (PDM/Holanda) +11’10”

8. Raúl Alcalá (PDM/México) +14’21”

9. Sean Kelly (PDM/Irlanda) +18’25”

10. Robert Millar (Z-Peugeot/Reino Unido) +18’46”

CAPÍTULO 18

LAS CONSECUENCIAS

«Fignon no volvió a poner el pie en los Campos Elíseos».

Kathy LeMond

La mañana después de la tarde anterior.

Si Greg y Kathy LeMond necesitaban cerciorarse de que los extraordinarios sucesos de la tarde anterior habían sucedido de verdad del modo delirante y vertiginoso que recordaban, no tenían más que encender la televisión o dirigir la mirada a un kiosko de prensa para confirmarlo. Allá donde miraban se veía la imagen de la asombrada cara de LeMond mutando en esa sonrisa de chico encantador. Aunque no toda la cobertura se centrara en esa asombrosa cabalgada con la que había roto un récord, o en su casi trágico pasado. La valiente rendición de Fignon recibiría la misma atención. A lo mejor Francia prefería a este deportista tan peculiar en esa faceta de humilde perdedor, más que en la del ganador bocazas. Conmiseración por el viejo diablo.

El impacto de LeMond no se ceñiría a los círculos ciclistas de la vieja Europa. Cuando los EEUU se despertaron aquel mismo día más tarde, lo hicieron con la historia de un nuevo héroe deportivo, una historia en la que aparecían todos los ingredientes: un protagonista rubio y de ojos azules, con pequeñas imperfecciones y cuya vida ha conocido tanto el éxito como la adversidad. El sueño de todo editor. Y los editores de América le hicieron justicia: USA Today, el New

York Times y el Washington Post pusieron a este relativamente desconocido deportista en sus portadas. Pero no acaba aquí. En su especial de final de año, Sports Illustrated nombraría a LeMond deportista del año, por delante de celebridades como Joe Montana y Wayne Gretzky, y recompensándolo con la portada y una entrevista de catorce páginas.

Pero los LeMond no estaban ni remotamente preparados para que sus vidas quedaran a merced del consumo público. Después de que Greg disputara una carrera de exhibición de sesenta y dos kilómetros en la ciudad normanda de Lisieux, apenas veinticuatro horas después de la contrarreloj, la familia se escabulló de la ciudad de manera casi clandestina rumbo a la cercana Deauville, donde se escondieron durante un par de días en uno de sus numerosos hoteles junto al mar. «Tardamos dos días en regresar a nuestra casa de Bélgica porque parecía que en nuestra calle estuviera teniendo lugar una revuelta. Había miles de personas. Nuestros vecinos nos llamaban y nos decían "No aparezcáis por aquí. Esto es una locura"».

Durante las semanas siguientes, LeMond participó en casi una docena de critériums. Esas carreras no solo eran muy lucrativas para este ciclista que había conseguido conquistar el mundo pero seguía sin ver un céntimo por ello, sino que además, la tradición dictaba que podía participar en ellas con el maillot amarillo logrado en París. Era el momento de sacarle provecho al brillo dorado que este emite. Siendo otro de los que competían en algunas de esas carreras, un todavía afligido Fignon lo encontró difícil de digerir. «Me rechinaban los dientes», dijo. «Me hervía la sangre».

Y no solo por los critériums. LeMond vio cómo su caché se disparaba; le llovían las ofertas de otros equipos para liderar sus escuadras en la temporada de 1990. Aunque no hubo que esperar a su coronación de París para que comenzara la puja. Desde que ganó la contrarreloj de Rennes durante la primera semana del Tour, los mismos equipos que habían rechazado apostar por él –o, más bien, habían rechazado tomarse su retorno remotamente en serio– formaban ahora una ordenada fila para expresarle su deseo de sacarlo del ADR. De hecho, uno de los jefes de equipo, Roger Legeay, del Z, se había dirigido a LeMond antes incluso de la

contrarreloj, cuando el americano todavía tenía que probarse. «Roger Legeay había hablado con Greg antes de que hubiera ganado nada», confirma Kathy. «Le dijo, "¿Sabes una cosa? Creo que puedes hacerlo". Fue muy amable con Greg aquel día. Y no es que hubiera mucha gente, y desde luego no muchos directores, que se mostrasen amables con él durante ese par de años. Más bien, se reían de él».

El aluvión comenzó en cuanto se confirmó la victoria en Rennes. Len Pettyjohn, que en Francia era el jefe del equipo hermano Coors Light, pero sin llegar a tener unas tareas específicas en suelo europeo, decidió erigirse en el negociador no oficial. Los muchos pretendientes de LeMond deberían hablar y reunirse con él, invitarlo a vinos y cenas. El primer almuerzo de trabajo de Pettyjohn fue con uno de los directores de uno de los equipos franceses.

«Greg estará libre el año que viene. ¿Están interesados?». «Bueno, ¿qué sueldo estáis manejando? Sabemos que Greg podría resultar caro, pero estamos muy interesados en tenerlo en nuestro equipo».

«Han de comprender que su sueldo está entre los seiscientos o setecientos mil dólares. Y está claro que los vale, con lo que ustedes tendrán que ofrecer más que eso».

«Sin problema, sin problema. Podemos llegar a esos siete».

El día siguiente, Pettyjohn se encontró almorzando con otro equipo.

«Greg estará disponible el año que viene...».

«¿Ah, sí? ¿Cuánto?».

«Por lo menos tienen que ser setecientos cincuenta, puede que ochocientos».

«Podemos llegar. Sin problema».

«Un día después volví a almorzar con otro equipo más. Tras unos cinco almuerzos, estábamos en el millón de dólares. Entonces LeMond se me acerca. "¡Santo cielo! ¡Sigue con esos almuerzos!"».

Tres eran los equipos que se barajaban de manera más seria. En la

cabeza de Pettyjohn y los LeMond, al Z se le habían unido el Toshiba y el 7-Eleven. El equipo americano parecía la opción más obvia, sobre todo después de que su líder, Andy Hampsten, apenas alcanzara una posición tan decepcionante como la vigesimosegunda al final del Tour. El equipo de Jim Ochowicz parecía ser el destino preferido de Bob LeMond para que recalara su hijo; la experiencia con el ADR hacía trinar a LeMond Senior, además de haber dejado la cuenta bancaria más vacía de lo que debería. Fue Pettyjohn quien tuvo que ponerles los pies en el suelo.

«Bob se acercó diciendo "ya no confío en los europeos. Mira lo que le han hecho antes a Greg". Y yo dije, "de acuerdo Bob. Aquí está el trato. Pero mira este informe"». Por entonces, 7-Eleven cotizaba en bolsa y estaba deshaciéndose de activos para vender la compañía. Estaban endeudados hasta las cejas y a punto de declararse en quiebra. «Así que, pienses lo que pienses de los europeos, y firmes lo que firmes con 7-Eleven, el equipo se va a ir al garete y van a fracasar». Y un año después, el 7-Eleven desapareció. Momento en el que Motorola aparece en escena.

«Ochowicz tampoco se molestó en buscar otros ciclistas. Estaba convencido de que Greg firmaría con él. Pero, entre bastidores, la gente de LeMond estaba negociando con otros equipos, todo el tiempo. Si se hubiera enterado, se le habría ido la puta cabeza».

Que el Team LeMond abandonara las conversaciones (muy avanzadas ya, incluso habiendo redactado un borrador de contrato), fue un alivio secreto para Andy Hampsten. «Tampoco es que fuera una de esas situaciones de éxito o fracaso. Para el equipo habría sido fantástico, pero para mí, no era lo mejor. Habría significado que yo ya no sería el líder, para nada. Está claro que ayudar a Greg a ganar el Tour habría sido muy divertido y habría estado genial, pero prefería ser yo el capitano».

Con esto ya solo quedaban Z y Toshiba sobre la mesa de negociaciones. La presencia de este último era de lo más sorprendente, habida cuenta de que era el mismo equipo que, haciendo gala de nula sensibilidad, despidió de la manera más indecorosa posible a LeMond poco después de que abandonara el hospital tras el accidente de caza. El hecho de que fueran los que ofrecían el contrato más alto (seis millones de dólares en tres años) podía ser el

motivo por el que aún pensaban en ellos. Por otro lado, podría ser que LeMond estuviera intentando darles cuerda sin tener una intención real, un pequeño acto de venganza después de la manera en que lo habían tratado. «Quería joder al Toshiba», admitiría más tarde en la revista Procycling.

Lo que está claro es que LeMond hubiera disfrutado, en parti-cular, de un acercamiento que hicieron a Len Pettyjohn un mes después del final del Tour. «La noche anterior a los mundiales de Chambéry seguían viniendo equipos: "¿Habría aún posibilidad de negociar por Greg?". Llegado ese punto los equipos estaban desesperados. Estaba cenando con Alexi Grewal, que era parte del equipo americano que correría en los mundiales, y entonces se acercó el director general del Toshiba. No había silla, así que se apoyó sobre una rodilla y se inclinó a la mesa. "Es muy importante que volvamos a negociar por Greg".

Apenas unas semanas antes ese tío ni tan siquiera se hubiera percatado de mi presencia. Y ahora estaba tan desesperado que casi me suplicaba. Alexi negaba con la cabeza, riéndose. "Te lo he dicho. Por aquí están todos locos"».

Lo cierto es que Roger Legeay y el Z fueron siempre la opción favorita, gracias a aquella conversación que tuvimos el día de descanso antes de la contrarreloj de Rennes. «A esa gente que está contigo cuando las cosas no te marchan tan bien es a la que hay que dar crédito», dice Kathy. «Te sientes más cómodo, y ellos parecen más sinceros. Subirse al vagón en marcha siempre es muy fácil, pero es la leche de bonito tener a alguien que ha creído en ti antes». Se llegó a un acuerdo en la mañana de los campeonatos del mundo, un contrato de 5,5 millones de dólares por tres años; aunque en ese momento, no se firmó nada.

Esa tarde, cuando LeMond se alzó de manera gloriosa con su segundo título de campeón del mundo bajo una manta de lluvia en Chambéry, venciendo de manera increíble en el esprint a Sean Kelly y al joven ruso Dimitri Konyshev, cayó un jarro de agua fría sobre las negociaciones. «Roger Legeay vino a nuestro hotel aquella noche», recuerda Kathy. «Estaba temblando. "Supongo que ahora pediréis más". Greg le dijo, "No, no, para nada, ya habíamos llegado a un acuerdo. Está todo bien"».

Además de la fe que Legeay había mostrado en él, LeMond se sentía atraído por la oportunidad de liderar a un equipo mucho más fuerte que el equipo de papel que había tenido en ADR. Para el Tour de 1990, solo con Robert Millar, Éric Boyer y Ronan Pensec ya tenía a tres corredores con la experiencia de haber terminado la carrera entre los diez primeros. Y por supuesto, Millar le proporcionaría a LeMond una ayuda formidable en las montañas, un concepto que, durante su temporada en el ADR, parecía la mayor de las entelequias. Además, no solo iba a poder llevarse consigo a ese equipo a su viejo amigo y colega Johan Lammerts, sino que el contrato estipulaba también que el equipo correría con bicicletas LeMond. Esto había estado a punto de hacer volar por los aires el trato.

Librarse del contrato vigente con el ADR tampoco estuvo exento de complicaciones. A pesar de no haber efectuado nin-guno de los dos pagos que tenía que haber emitido en enero y en julio, aparte de su bonus por haber ganado el Tour, François Lambert seguía creyendo que tenía legitimidad para reclamar sus servicios a LeMond, incluso aunque le habían enviado una carta de dimisión con treinta días de antelación por haber violado el contrato.

«Estaba claro que Lambert pensaba que por haber ganado el Tour le iban a llover los patrocinadores, acabando así todos sus problemas», le contó LeMond a Procycling. «Daba igual. Yo ya había decidido marcharme. Solo hubiera aceptado quedarme si hubiera llegado otro patrocinador y Lambert se hubiera ido. Se embarcó en una gran campaña de descalificaciones públicas, diciéndole a todo el mundo que yo traicionaba al equipo que me había salvado. Incluso hizo que mi propio agente me demandara por un diez por ciento de lo que iba a cobrar en el Z».

Hay una maravillosa historia que no solo ilustra lo desesperado que estaba Lambert por aferrarse a LeMond, sino también la nebulosa concepción que tenía sobre la legalidad. Es una historia que varía según los labios que la cuentan. Los detalles cambian o se vuelven borrosos dependiendo del cuándo, el dónde, el quién y cuánto. Pero los ingredientes fundamentales incluyen el Mercedes de 6,9 litros de Lambert, una loca conducción a 200 kilómetros, hora en mitad de la noche, un callejón en Luxemburgo, un saco lleno de francos belgas,

varias multas de velocidad por valor de miles de dólares, una encimera de cocina cubierta de billetes y un desanimado jefe de equipo que acaba de darse cuenta de la futilidad de toda aquella misión. Es, básicamente, la historia de cómo François Lambert se presentó en la casa que los LeMond poseían en Bélgica, a altas horas de la madrugada, dispuesto a pagarles todo el dinero que les debía en concepto de nóminas atrasadas. Greg y Kathy no se encontraban en casa, pero Bob y Bertha LeMond estaban cuidando de la misma. Al llegar con el dinero, Lambert creía que enmendaba sus errores y que ahora su líder tendría que cumplir con la segunda y última temporada que estipulaba su contrato.

Sin embargo, el dinero apenas alcanzaba el pago de enero. Seguía sin haber rastro del pago del segundo semestre, además de la prima por haber logrado el Tour; y Lambert ya estaba fuera de tiempo para realizar dicho pago, con lo que LeMond tenía todo el derecho legal a marcharse. La mañana siguiente, Bob LeMond telefoneó a su hijo pidiéndole consejo. «¡Llévalo a un banco y que lo transfieran a América!».

El anuncio del acuerdo alcanzado con Z se llevó a cabo durante una conferencia de prensa en el salón de un hotel de París mediado septiembre. Allí, LeMond expresó su alegría por unirse a un equipo tan profesional y con tanta experiencia como ese («Z tiene a los escaladores que necesitaré para que me ayuden a conquistar de nuevo el Tour»). También tuvo que esquivar las preguntas por no haber tomado el camino más obvio, fichando por el 7-Eleven. «No salió bien», se defendió. «No podían garantizarme una serie de cosas. Intentamos que el acuerdo saliera adelante, pero al final, creo que unirme a Z era lo mejor para mí. Tenía que pensar en mi propia carrera».

En el 89, LeMond no solo se había convertido en un ganador del Tour que gozaba de gran popularidad entre los franceses, sino que la decisión de unirse a su tercer equipo francés, tras su estancia en Renault y en La Vie Claire, hizo que la aceptación de esta nación aumentara. «Creo que los franceses apreciaban de verdad a Greg porque se había tomado la molestia de aprender francés», dice Pettyjohn. «Fue un gesto sincero, un intento real, con ese estilo suyo tan encantador y su cara de niño. Le cogieron mucho afecto». Y

tampoco le perjudicó tener un apellido con reminiscencias francesas, uno que evocaba un antiguo linaje por parte de padre, posiblemente haber tenido, en alguna rama del árbol genealógico, antepasados con uno o dos chateau.

Menos de doce meses después LeMond recompensó a Roger Legeay con un tercer Tour. Aunque el margen con el que lo ganó fue en esta ocasión mucho más cómodo que en el 89, 2 minutos 19 segundos, la carrera estuvo muy lejos de resultar sencilla. LeMond no lograría ni una victoria de etapa, y solo le arrebataría el maillot amarillo a la emergente estrella italiana Claudio Chiapucci el penúltimo día. Fiel a su estilo, consiguió el liderato gracias a una gran última contrarreloj.

Con su decisión de unirse al bien organizado Z, en el que brillaba una alineación que destilaba experiencia, LeMond se aseguró mantener su extraordinario récord. Incluso lo mejoró. Cinco participaciones, cinco podios, incluido ahora, un triplete de victorias. También se convertía en el primer ciclista que lograba la victoria con tres equipos diferentes: La Vie Claire, ADR y Z.

«El Z logró un buen trato», dice Pettyjohn. «Ganaron el Tour. Y a todo equipo le encantaría lograr el Tour de Francia al menos una vez, sin importar el coste. En Europa es totalmente diferente con respecto a los Estados Unidos. Este deporte es importantísimo allí, puede llegar un patrón y pagarte por tener un equipo, mientras que en Estados Unidos la operación ha de tener un sentido comercial. Para los europeos es más una cuestión emocional».

Siendo la primera superestrella no europea del ciclismo, LeMond aportó su grano de arena para hacer del Tour un evento global, además de ayudar a mejorar la estabilidad económica de los ciclistas profesionales. «Con él, todo llegó a la vez. Y repito, era la segunda vez que conseguía alcanzar tal impacto en ese deporte, que un ciclista pudiera pedir un salario de ese tipo. Cuando firmó con Renault era una cifra astronómica de dinero. Provocó todo tipo de titulares, la mayoría críticos porque le gente pensaba que era un avaricioso. ¿Cómo podía un deportista esperar o demandar, incluso pensar que valiera lo suficiente como para que le dieran esa cantidad de dinero? Pero Greg cambió ese deporte por completo».

Mientras el mundo se arremolinaba aquella tarde de domingo de finales de julio alrededor de Greg LeMond para saludar, celebrar y alabar sus logros, para darle un baño de popularidad, Fignon entró en un periodo de introspección, autoanálisis y duelo. «Me fui a casa. Solo. Me quedé sentado. Y cuando caminaba, lo hacía sin rumbo, mirando al vacío».

Seguramente, lo mejor que pudo hacer fue quedarse fuera de la escena pública. «Monsieur ocho segundos: intenten comprender las semanas que siguieron a mi derrota», reflexionó después. «Imaginen las burlas de la gente a la que no caía bien. Piensen en todo lo ofensivo y exagerado que se dijo y escribió sobre mí».

Después de que terminara la contrarreloj de París, Pedro Delgado fue testigo directo de lo que debió de vivir Fignon durante las siguientes semanas, meses, incluso años: algunos de sus compatriotas no intentaban disimular en lo más mínimo el placer que les producía su humillación. «No todos los franceses querían a Fignon. Al finalizar aquel día cogí un taxi para ir al hotel, y entonces el taxista me dijo "¡Pero hombre, si es usted Pedro Delgado! Yo voy con usted. Me encanta".

"Vaya, gracias, muchas gracias".

"Estoy encantado de que Fignon haya perdido el Tour de Francia».

"Pero ¿por qué? Si usted es francés".

"Fignon es mala persona. No me cae nada bien"».

Y esa no era una respuesta aislada. Fignon hablaba de la «curiosidad mórbida» que rodeaba a su aparición en los critériums del verano: «Imagínenlo: "¡Míralo!"; "es ese"; "el perdedor"». Pero la curiosidad mórbida no era sino el lado más descolorido de aquel espectro. El desprecio y el ridículo se convirtieron en la norma, el pan de cada día. Cada día, todos y cada uno de los días. Fignon tuvo que diseñar estrategias para poder aguantarlo sin condenarse a sí mismo al ostracismo respecto a los aficionados al ciclismo de su país. «Nunca dejas de lamentar un suceso así; lo mejor que puedes hacer es limitar el efecto que tiene en ti».

En cuanto sanó aquel doloroso forúnculo volvió a subirse a la bicicleta, cumpliendo con sus compromisos en los critériums antes de dirigirse a Utrecht para las siete etapas de la Ronde van Nederland, también conocida como la Vuelta a Holanda. Los cuatro primeros de la general estuvieron separados por apenas once segundos. Pero esta vez fue Fignon quien se llevó la victoria en la general, con un único segundo separándolo del segundo clasificado, su compañero de equipo Thierry Marie. El verano de los márgenes estrechos continuaba.

Desde allí, Fignon y Marie pusieron rumbo al norte de Italia para crea una dupla formidable en el Trofeo Baracchi, una contrarreloj por parejas. Con dos de los mejores contrarrelojistas del mundo uniendo sus fuerzas, el resultado estaba cantado. Estas victorias en Holanda e Italia no solo aceleraron la recuperación anímica de Fignon, sino que lo pusieron fuera del alcance de sus detractores de casa.

Al final de agosto, Fignon regresó a los Alpes para participar en los mundiales de Chambéry. Pero si llegó allí buscando la revancha respecto a LeMond, no le acompañó la suerte. Su némesis a lo largo de aquellas tres semanas del Tour no se dejaría pasar por encima. De hecho, no le otorgó a Fignon ni un centímetro. En la última vuelta al circuito el francés lanzó un ataque tras otro. A pesar de verse azotado por la incesante lluvia, que le dificultaba ver bien a través de sus gafas, el francés desencadenó el que parecía que sería el ataque decisivo en el inclinado ascenso a la Côte de Montagnole, dejando atrás a los LeMond y Kelly mientras trataba de cerrar el hueco con los tres líderes. Aquello recordaba a la etapa de Villard-de-Lans en el Tour, en la que con tan solo cambiar de manera violenta de ritmo dejó atrás a sus rivales.

Pero esta vez LeMond sí guardaba una respuesta, y apareció finalmente tras el hombro del francés, casi como salido de ningún lado. Entonces, Fignon lanzó con valentía otros tres ataques más en el húmedo descenso, a cien kilómetros hora, pero LeMond anuló todos y cada uno de ellos, antes de conseguir la victoria. La única consolación para Fignon fue que la sexta plaza conseguida, junto a las victorias en el Giro y en Holanda, además de quedar segundo en el Tour de Francia, le aseguraron convertirse en el número uno del

mundo de aquel año.

Pero la pareja no reviviría su rivalidad en el Tour del año siguiente, pues una lesión en el tobillo obligó a Fignon a abandonar en la quinta etapa. Por entonces, su equipo tenía un nuevo patrocinador, Castorama, en cuyos colores logró la sexta plaza en la general de 1991. Su último Tour fue el de 1993, y su última etapa una etapa de montaña con meta en Val d'Isère. «Me encontraba genial y ataqué en las primeras rampas del Galibier», le contó a Cycle Sport. «Sentía que ascendía a buen ritmo. Pero en apenas un abrir y cerrar de ojos me habían pasado treinta ciclistas... ¡y yo que pensaba que estaba en buena forma! Pero fueron treinta ciclistas, tal y como suena. Tras aquello me vi codo con codo con gente junto a la que jamás hubiera esperado estar en las montañas. Gente que iba de EPO. En ese momento me di cuenta de que era cadáver. Estaba demasiado mayor. Estaba acabado. Seguí pedaleando, intenté perder el menor tiempo posible, y abandoné la carrera al día siguiente».

A pesar de que aún era conocido como la figura trágica que perdió el Tour de 1989, en lugar del triunfante vencedor de la carrera tanto en 1983 como en 1984, Fignon continuó ligado al ciclismo después de retirarse. Durante varios años organizó grandes carreras como la París-Niza. Por entonces, aquel enloquecedoramente impetuoso joven que había sido durante sus días como ciclista se había atemperado de manera más que notable. Pese a que la prensa lo había galardonado con el «premio a la amargura» por ser el ciclista más grosero y menos colaborador durante el Tour de 1989 (ganando por un mundo de ventaja respecto al segundo), una vez que se bajó de la bicicleta apareció un nuevo Fignon. Como Edward Pickering escribiría «parecía que el susceptible, arrogante y quisquilloso ganador y perdedor del Tour había quedado en las páginas de los viejos periódicos y revistas». Pedro Delgado está de acuerdo. «Hubo montones de gente en Francia que al final acabaron cogiéndole cariño. Tras el Tour de 1989 su carácter cambió por completo.

Estaba mucho más relajado, era más amistoso. Como persona, lo mejor que le pudo ocurrir fue perder aquel Tour ese último día».

Aunque nunca exorcizaría del todo los fantasmas de aquella

derrota. Kathy LeMond revela que no solo definió su identidad pública, sino que aquello estuvo siempre presente en su psique. «Hace unos años, Greg y él estaban jugando al golf, juntos. Le contó a Greg que perder por ocho segundos fue lo peor que le pasó en la vida. Greg se sentía fatal. Fignon le dijo que, casi siempre que caminaba hacia su buzón contaba hasta ocho, y pensaba "¡dios! ¡Ocho segundos! ¡Eso es nada!"».

«Greg dijo que aquel día que estuvieron jugando al golf se les acercaron dos franceses, en momentos diferentes, y le dijeron "¡Eh, Fignon! ¡Ocho segundos!", como si fuera un perdedor. Tuvo que lidiar con aquello toda su vida, en lugar de "¡Santo cielo! Has ganado dos Tours y también quedaste segundo en otro". Aquello fue toda una carga. Pero tenía mucho, muchísimo talento. Greg me dijo "¿Puedes creerte que lo consideren un perdedor en lugar del campeón que en realidad es?". No podíamos ni imaginarlo».

Pero no solo le perseguirían las burlas verbales, no serían estas las únicas cicatrices visibles. En el verano de 2016 los LeMond comieron con la viuda de Fignon, y esta les contó algo sorprendente. «Después de 1989» explica Kathy, «no volvió a poner un pie en los Campos Elíseos. Y vivía en París. ¿Cómo puede un parisino no pasear por los Campos Elíseos? ¿Cómo puede evitarlos?». Es el equivalente a que alguien de Manhattan consiga evitar la Quinta Avenida durante décadas; o para un londinense no pasar por Oxford Street. Para Fignon, su ciudad natal siempre le recordaría aquel maldito domingo de julio.

Y su escapada a este tormento fue todavía más trágica. Tras ser diagnosticado una primavera antes, Laurent Fignon perdió la batalla contra el cáncer de pulmón y sistema digestivo el último día de agosto del 2010. Tenía cincuenta años. Pero incluso en la muerte, los rasgos de personalidad que poseyó durante sus días de juventud siguieron eclipsando sus más que notables logros sobre una bicicleta. El obituario que le dedicó el New York Times tenía un titular impensable: «Laurent Fignon, el arisco ciclista francés, muere a los cincuenta años de edad».

«Mi carrera asistió al final de la última era despreocupada del ciclismo de competición» escribió con elegancia en su autobiografía, publicada un año antes de su muerte. «Una era en la que los

hombres todavía se miraban a los ojos. Cuando llegaba el momento de volverlo todo patas arriba no nos andábamos con miramientos. Preferíamos los cantos de guerra a las canciones de cuna».

«Y no nos importaba arder, si era necesario. A veces, un ciclista de verdad tiene que morder el polvo para poder alcanzar las estrellas».

El agotado guerrero laureado por sus batallas

tras mil victorias por fin cayó

Y de los libros del honor presto se vio exiliado,

mientras todos los demás olvidaron por qué luchó.

William Shakespeare, Soneto XXV

BIBLIOGRAFÍA

Greg LeMond: The Incredible Comeback,

Samuel Abt, (Stanley Paul).

Greg LeMond: Yellow Jersey Racer,

Guy Andrews, (Bloomsbury).

The Cycling Anthology, Volume Two,

Klaus Bellon Gaitán, 'Nervous But Prepared', Ellis Bacon & Lionel Birnie (eds), (Yellow Jersey).

The Cycling Anthology, Volume Six,

Peter Cossins, 'Dutch Mountain', Ellis Bacon & Lionel Birnie (eds), (Peloton Publishing).

Team 7-Eleven: How an Unlikely Band of American

Cyclists Took on the World – And Won,

Geoff Drake (con Jim Ochowicz), (Velo Press).

We Were Young and Carefree (Éramos jóvenes e inconscientes),

Laurent Fignon, (Yellow Jersey).

The Cycling Anthology, Volume Two,

William Fotheringham, 'Napoleon', Ellis Bacon & Lionel Birnie (eds), (Yellow Jersey).

Roule Britannia: A History of Britons in the Tour de France,

William Fotheringham, (Yellow Jersey).

The Cycling Anthology, Volume Five,

Daniel Friebe, 'fte Cognac Salesman and the Conman',

Ellis Bacon & Lionel Birnie (eds), (Yellow Jersey).

Indurain: A Tempered Passion (Indurain: una pasión templada),

Javier García Sanchez, (Mousehold Press).

Push Yourself Just A Little Bit More: Backstage at the Tour de France,

Johnny Green, (Orion).

Hunger: The Autobiography,

Sean Kelly, (Peloton Publishing).

Rough Ride: Behind the Wheel with a Pro Cyclist (Una dura carrera),

Paul Kimmage, (Yellow Jersey).

Étape: The Untold Stories of the Tour de France's Defining Stages,

Richard Moore, (Harper Sport).

In Search of Robert Millar,

Richard Moore, (Harper Sport).

Slaying the Badger: LeMond, Hinault and

the Greatest - Ever Tour de France,

Richard Moore, (Yellow Jersey).

The Tour De France…To the Bitter End,

Richard Nelsson (ed), (Guardian Books).

The Cycling Anthology, Volume Five,

Edward Pickering. 'Superbagnères', Ellis Bacon & Lionel Birnie (eds), Yellow Jersey).

The Yellow Jersey Club: Inside the Minds of the Tour de France,

Edward Pickering, Winners (Bantam).

Selling The Yellow Jersey: The Tour De France in the Global Era,

Eric Reed, (University of Chicago Press).

Kings of the Mountains: How Colombia's Cycling Heroes Changed their Nation's History. (Reyes de las montañas),

Matt Rendell, (Aurum).

Riis: Stages of Light and Dark (Nubes y claros),

Bjarne Riis, (Vision Sports Publishing).

Born to Ride,

Stephen Roche, (Yellow Jersey).

The Science of the Tour de France,

James Witts, (Bloomsbury).

The Yellow Jersey Companion to the Tour de France,

Les Woodland (ed), (Yellow Jersey).

It's All About The Bike: My Autobiography,

Sean Yates, (Corgi).

También resultaron vitales artículos de Cycling Weekly, Procycling, Rouleur, Cycle Sport y L'Equipe, como lo fue la página web tourfacts.tk,

un repositorio de valor incalculable sin el que las estadísticas habrían sucumbido al paso del tiempo.

ANEXO FOTOGRÁFICO

Recorrido del Tour de Francia 1989 (CC BY-SA 3.0 Andrei I. Loas).

Laurent Fignon llegó al Tour de Francia después de haber triunfado en el Giro de Italia. Greg LeMond, sin embargo, hizo un Giro muy discreto, aunque su resultado en la última contrarreloj evidenciaba una gran mejoría (CC BY 2.0 Massimo Nicolodi).

Greg LeMond fue siempre un ciclista muy abierto a las novedades tecnológicas. Uno de los pioneros en adoptar el manillar de triatleta, también fue de los primeros en utilizar cascos rígidos. En la imagen, en el Coors Classic de San Francisco en 1986 (CC BY-SA 3.0 Gocal83).

Greg LeMond es entrevistado por la prensa tras la 1ª etapa del Tour de Francia 1989 en Luxemburgo (CC BY 2.0 Brian Townsley).

De izda. a dcha., Pedro Delgado (Reynolds), Laurent Fignon (Super U) y Greg LeMond (ADR, con el maillot amarillo en la foto) durante la disputa de la etapa 17ª del Tour de Francia 1989 entre Briançon y Alpe d'Huez (Jean-Yves Ruszniewski/TempSport/Corbis/VCG vía Getty Images).

El ciclista francés Laurent Fignon rueda junto al estadounidense Greg LeMond durante la etapa 19ª del Tour de Francia entre Villard de Lans y Aix-Les-Bains el 21 de julio de 1989 (AFP/Getty Images).

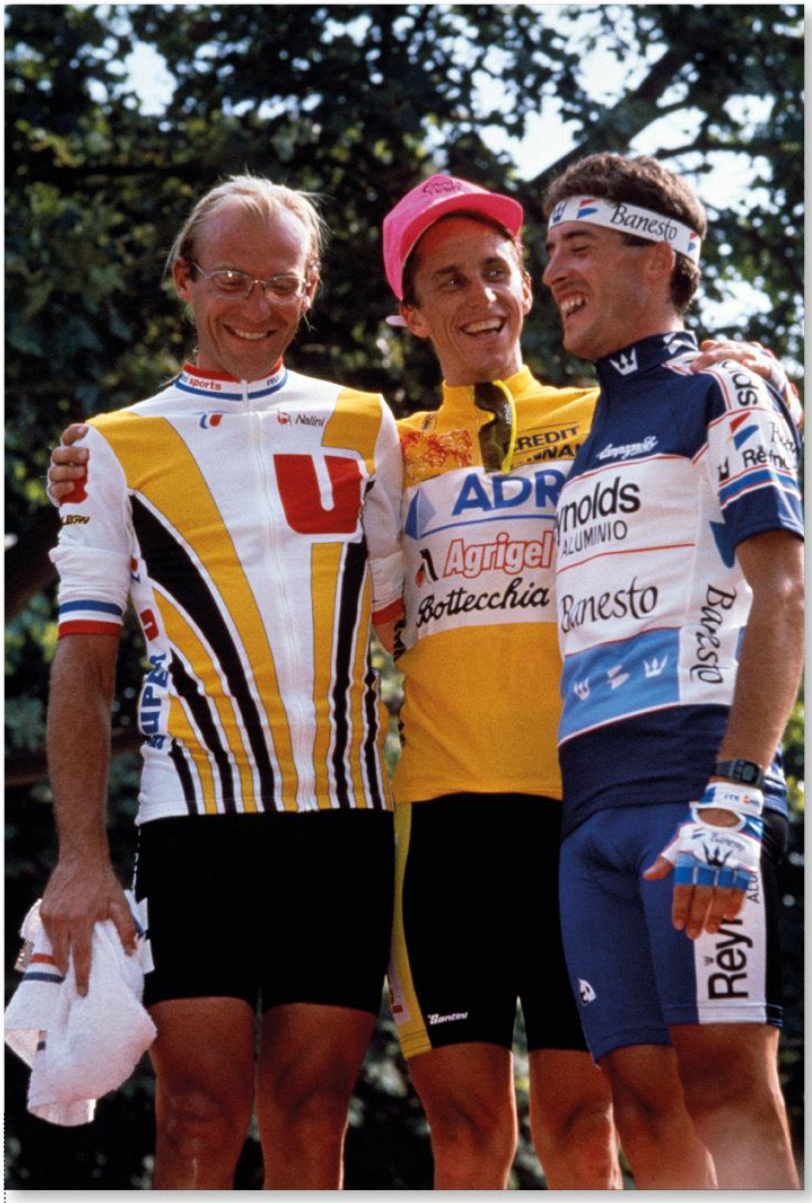
Greg LeMond en la crono de la última etapa del Tour 1989 (CC BY 2.0 Benjamin Werner).

Greg LeMond durante la disputa de la última y definitiva etapa del Tour de Francia 1989, con los Campos Elíseos de fondo (Jean-Yves Ruszniewski/TempSport/Corbis/VCG vía Getty Images).

El ciclista francés Laurent Fignon durante la disputa de la última etapa del Tour de Francia 1989, en su ciudad natal de París. Se dice que tras la enorme decepción de ese día, Laurent Fignon no volvió a pisar los Campos Elíseos, el escenario de su derrota (Jean-Yves Ruszniewski/Corbis/VCG vía Getty Images).

Laurent Fignon, exhausto físicamente y abatido anímicamente tras perder el amarillo por solo 8 segundos, quiere huir de las miradas del público dentro del vehículo de su equipo (Jean-Yves Ruszniewski/Corbis/VCG vía Getty Images).

París, 23 de julio de 1989. Laurent Fignon llega a la meta de la última etapa del Tour de Francia, pero su tercera posición en la contrarreloj no es suficiente para mantener el maillot amarillo y no puede ocultar su decepción (Bruno Bachelet/Paris Match vía Getty



El podio final del Tour de Francia 1989. A la izquierda, Laurent Fignon, uno de los grandes favoritos, tras perder el amarillo por solo 8 segundos en favor de Greg LeMond. A la derecha, y en tercera posición tras una gran remontada, el vencedor de la edición anterior Pedro Delgado (Jean-Yves Ruszniewski/Corbis/VCG vía Getty Images).

AGRADECIMIENTOS

No podría haber contado esta maravillosa victoria, con todos sus quiebros y giros, sin el testimonio de primera mano de todas esas personas que los vivieron en mitad del calor de aquellas tres impresionantes semanas. Ha sido un absoluto privilegio escuchar las historias y opiniones de muchos de los nombres legendarios que formaban parte del pelotón profesional de finales de los ochenta: Alcalá, Delgado, Hampsten, Kelly, LeMond, Mottet, Riis, Roche, Sherwen, Yates y muchísimos más. Muchas gracias, muchachos.

Siempre me mostraré agradecido con Mike Anderson, Rob Banino, Ian Cleverly, Daniel Gray, Andy McGrath, Mercedes Martínez, Barry Meehan, Christel Roche, Ian Rooke, Keith Sinclair y Graham Watson por facilitarme tanto números de teléfono como por allanarme esta tarea. Mi saludo a Nathan Burton por sus habilidades a la hora de componer cubiertas.

Por su entusiasmo, conocimiento, amistad y ocasionales ayudas para la traducción James Witts y Keith Warmington se merecen un lugar destacado aquí, a cabeza del pelotón.

Por hacer prender la mecha de nuestra pasión por el ciclismo cuando éramos adolescentes a finales de los ochenta, cuando nos encaramábamos a las farolas para ver pasar a los Roche, Kelly, Elliott y McLoughlin a velocidades que parecían imposibles, un saludo a mis compinches Steve Cooper y Martin Stanton.

Gracias a Mogwai, cuya música compuesta para la película Zidane me facilitó una banda sonora notablemente épica, y aun así poco intrusiva, para mis largas sesiones de escritura. Del mismo modo, en la recta final, la eufórica Machineries of Joy de British Sea Power me propulsó hacia la línea de meta en mi propia cabalgada por los Campos Elíseos contra el reloj.

De todo corazón he de saludar a Pete Burns de Polaris por su rigor

editorial, entusiasmo siempre vivo y su idea flexible de lo que es una fecha límite. También, muchas gracias a mi firme, sabio y elegante agente Kevin Pocklington, el Guimard de este Fignon que soy (ojalá). Chapeau a ambos.

Pero el mayor agradecimiento de todos es para Jane, Finn y Ned por su paciencia, tolerancia y comprensión. Ese señor con la cabeza escondida tras su portátil al otro lado de la cocina os quiere muchísimo.